** Année 1951. — N° 82 C. R. Le Numéro : 15 francs. Samedi 8 Décembre 1951. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
(Compte chèque postal: 9063 13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 81e SEANCE

Séance du Vendredi 7 Décembre 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2851).

2. — Candidature à des commissions (p. 2852).

3. — Approbation des budgets de la ville de Paris et du département de la Seine. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 2852).

Discussion générale: MM. Jacques Debû-Bridel, Léo Hamon, Marrane, Charles Brune, ministre de l'intérieur; Deutschmann.

Proposition de résolution de M. Marrane. — MM. Marrane, Jacques Debû-Bridel, le ministre.

Vote par division:

Premier alinéa: adoption.

Deuxième alinéa: MM. Léo Hamon, le ministre, Marrane, Jacques Debû-Bridel. — Retrait.

Troisième et quatrième alinéas: retrait.

Adoption de la proposition de résolution modifiée.

4. — Dépenses de fonctionnement des services des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1952. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 2862).

Discussion générale: MM. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances; Jules Pouget, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Lodéon, Mme Eboué, MM. Vauthier, Dutoit, Antoine Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Pinton, président de la commission des moyens de communication; Pellenc, Patient.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

Amendement de M. Maurice Walker. — MM. Maurice Walker, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Dutoit. — Retrait.

Amendement de M. Jules Pouget. — MM. Jules Pouget, le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, Pinton, le ministre, le rapporteur. — Rejet au scrutin public.

MM. le ministre, le rapporteur.

Amendement de M. Romani. — MM. Romani, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, Pinton, le ministre, Berlaud. — Rejet au scrutin public.

Adoption de l'article modifié.

Art. 1er *bis* et 2: adoption.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi

5. — Nomination d'un membre de commissions (p. 2878).

6. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 2878).

7. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2878).

PRESIDENCE DE Mme MARCELLE DEVAUD, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures quinze minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

CANDIDATURE A DES COMMISSIONS

Mme le président. J'informe le Conseil de la République que le groupe du centre républicain d'action rurale et sociale a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'il propose pour siéger à la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme et à la commission du ravitaillement et des boissons, en remplacement de M. Renaud, démissionnaire.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 16 du règlement.

— 3 —

APPROBATION DU BUDGET DE LA VILLE DE PARIS ET DU DEPARTEMENT DE LA SEINE

Discussion d'une question orale avec débat.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante:

M. Jacques Debû-Bridel, constatant que les budgets respectifs de la ville de Paris et du département de la Seine n'ont été approuvés qu'en date des 7 septembre et 20 octobre 1951, demande à M. le président du conseil quelles mesures il compte prendre pour faire respecter les dispositions légales stipulant que le décret d'approbation des autorités de tutelle doit être pris au plus tard à la date du 28 février de l'exercice.

Il lui rappelle en outre la gêne considérable et parfois la paralysie totale, par impossibilité d'engager les crédits en temps utile, qu'apportent de tels retards à la vie administrative de la ville de Paris et du département de la Seine.

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement pour assister M. le ministre de l'intérieur:

M. Laforest, sous-directeur au ministère de l'intérieur.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Monsieur le ministre, c'est à M. le président du conseil que j'avais adressé la question dont Mme le président vient de vous donner lecture. Cette question se suffit, je crois, à elle-même. La Ville de Paris, comme le département de la Seine, ont fait depuis quelques années des efforts incontestables, reconnus par vos prédécesseurs et par vous-même, pour assurer sainement la gestion financière de cette grande collectivité de la région parisienne.

A la Ville de Paris, nous sommes parvenus, sans augmentation d'impôts, à assurer un équilibre budgétaire, évidemment toujours remis en cause par la hausse des prix. Nous y sommes parvenus au prix d'efforts d'économie et par une volonté décidée d'arriver à cet équilibre difficile. Seulement, comme nous ne bénéficions pas comme toutes les autres communes de France, de notre autonomie financière cette tâche est particulièrement difficile. Paris est placé sous un régime de tutelle particulièrement sévère. Nous en connaissons tous les raisons, raisons que justifie jusqu'à un certain point, la situation de la capitale, qui détient les centres de la vie politique nationale, mais raisons d'ordre politique surtout.

Je ne m'étendrai pas aujourd'hui, pour ne pas abuser de vos instants, sur ce statut particulier de la Ville de Paris et du département de la Seine. Cependant, c'est un débat qu'il faudra peut-être un jour aborder ici dans toute son ampleur. Quand nous entendons les représentants des communes de France protester contre le régime que leur impose la loi de 1884 nous ne les écoutons qu'avec une certaine nostalgie, car, enfin, les dispositions de cette loi de 1884 nous sont refusées. Nous en sommes encore au statut impérial de 1867, ou au statut de la loi de 1837 de Louis-Philippe pour les dispositions les plus libérales dont nous profitons.

Tel n'est pas l'objet de la question que j'ai adressée, non pas à vous, monsieur le ministre, mais à M. le président du conseil. Vous êtes notre tuteur naturel et il est normal que vous soyez sur ces bancs aujourd'hui, ce dont je vous remercie.

Je sais aussi — je tiens à le dire tout de suite — que les justes plaintes que les élus de la région parisienne se doivent de faire entendre ne s'adressent pas directement à votre administration. Cette lenteur apportée dans l'exécution même des prescriptions des lois de tutelle et des décrets-lois de 1939 qui ont si singulièrement aggravé la situation de la ville de Paris ne sont pas de votre fait, mais du fait de l'administration des finances. Seulement il est normal que vous soyez ici car vous êtes notre tuteur. Il est donc de votre tâche de nous défendre et de faire entendre nos justes revendications à qui de droit.

L'établissement du budget de la ville et du département présente, pour les élus de la Seine et de Paris, de grosses difficultés. Ils n'ont aucune initiative en la matière. C'est le premier point sur lequel je désire attirer votre attention.

Nous ne pouvons pas préparer notre budget; nous n'avons pas de maire. Les fonctions qui sont habituellement dévolues à ce magistrat sont réparties entre deux préfectures. Le président de notre conseil municipal n'aurait somme toute, si l'on s'en tenait à la lettre des dispositions constitutionnelles, qu'un rôle purement représentatif.

Ce sont donc les administrations, les préfets, et notamment les services des finances qui, au cours de la session de novembre et de décembre, saisissent les élus de la ville et les élus du département des propositions budgétaires.

Or — c'est un fait contre lequel les deux assemblées se sont toujours élevées — les mémoires, les fiches rectificatives parviennent aux assemblées à la dernière minute. L'assemblée municipale et l'assemblée départementale ne sont pas à même d'exercer, avec tout le temps qu'il y faudrait consacrer, le contrôle des dépenses.

C'est là la première lacune, lacune fort grave, dans le fonctionnement actuel de l'administration des finances et des préfectures.

Malgré ces difficultés, il n'est pas d'exemple que l'assemblée municipale n'ait en temps utile, c'est-à-dire pour le 1er janvier, voté le budget des dépenses et le budget des recettes.

Ce budget est en équilibre, équilibre tel que, l'an dernier, la ville de Paris a pu pour la première fois consolider sa dette, en remboursant une partie de la dette contractée il y a plus de dix ans, pour une part, il y a six ans, pour une autre part, par les assemblées précédentes. Cet effort mériterait donc d'être aidé par les pouvoirs publics.

Or, si pour la préparation même du budget les administrateurs de la ville de Paris, ses représentants, se heurtent à de grandes difficultés dont je viens de signaler les plus sérieuses, nous nous heurtons ensuite à cet autre ordre de difficulté: l'approbation de notre budget.

Le budget de l'année 1951, voté le 31 décembre 1950, ne fut approuvé que le 7 septembre 1951, et le budget départemental a été approuvé seulement le 29 octobre 1951.

En fait, le Gouvernement a imposé à la ville de Paris, cette année, un régime de douzièmes provisoires pendant neuf mois et il l'a imposé au département pendant dix mois. Je n'ai pas, devant cette assemblée, si attentive à toutes les questions d'ordre fiscal et budgétaire, et qui n'a cessé de condamner le régime des douzièmes provisoires — je me souviens du débat budgétaire de l'an dernier — à signaler la gravité des inconvénients de ce retard d'approbation. Je n'ai pas l'intention de prolonger ce débat, ni de l'alourdir. Qu'il me soit permis, cependant, de vous rappeler en passant que le budget de la ville était l'an dernier de l'ordre de 47 milliards, qu'il sera cette année de l'ordre de 54 milliards; qu'il était, pour le département, l'an dernier de l'ordre de 28 milliards et qu'il dépassera certainement 32 milliards cette année. Nous nous trouvons donc en face d'une masse de dépenses globales de l'ordre de 100 milliards.

Pour tout ce qui concerne les travaux, l'impossibilité d'engager à temps les dépenses, de passer les marchés, dans la période d'inflation que nous traversons malheureusement, occasionne pour la ville comme pour le département des dépenses supplémentaires considérables. Ce retard apporté à l'approbation budgétaire se chiffre pour ces deux collectivités à plusieurs centaines de millions de dépenses supplémentaires. Alors vous avouerez que nous nous trouvons quand même en face d'une situation paradoxale.

Nous avons un tuteur prodigue, si j'ose dire, des deniers de notre collectivité...

M. Léo Hamon. Très bien !

M. Jacques Debû-Bridel. ...qui empêche un pupille sage et raisonnable de gérer en bon père de famille, avec sagesse et raison, les fonds des contribuables.

Il y a là véritablement un grave danger et une lacune. Ce danger est si grand et si certain qu'en 1939 déjà, quand furent pris ces décrets-lois qui aggravaient, pour la ville comme pour le département, le régime de tutelle et le régime de la loi de

1867, une contrepartie avait été donnée à la ville. Elle est déterminée par le décret-loi du 13 juin 1939, dans lequel il est spécifié que les budgets de la ville et du département doivent être approuvés par les autorités de tutelle au plus tard le 28 février de l'exercice en cours.

Cette limite — je dois le dire — n'a jamais été respectée. Je n'ai pas à vous rappeler les événements qui se déroulèrent jusqu'à la libération. Pendant la guerre les prescriptions budgétaires étaient secondaires. Puis Paris a connu, comme tant de villes de France et plus tôt que la plupart, le régime du servage et la dictature du Reich et de ses complices. La libération enfin survint: le sursaut de Paris.

Nous espérions alors, une fois rentrés dans le cadre normal des institutions républicaines la paix venue, voir abrogées au moins les prescriptions draconiennes du décret-loi de 1939. Malgré tout, nous ne sommes pas revenus encore aujourd'hui intégralement au régime antérieur. Nous pourrions espérer que la seule contrepartie, la seule garantie donnée à la ville par le décret de 1939 fût respectée et que nos budgets fussent approuvés par les autorités de tutelle à la date fixée puisque ce décret-loi n'a pas, pour le surplus, été abrogé.

Ce n'est pas le cas. Nous assistons, au cours des années, à des lenteurs de plus en plus inexplicables de la part des autorités de tutelle et, notamment, des autorités financières. Les budgets furent approuvés au début du mois de mai en 1946, puis on en vint aux mois de juin et juillet, toujours cependant avant la clôture de la session de juillet. En 1951, pour la première fois, nous avons vu la période des sessions d'été s'écouler et nous avons dû attendre le mois de septembre et le mois d'octobre pour voir approuver dépenses et recettes.

Nous sommes donc en droit de craindre et de redouter que, l'habitude prise, les autorités de tutelle adoptent comme règle de n'approuver qu'en fin d'exercice les dépenses et les recettes de la ville. Ce serait un moyen très subtil pour tenir en échec, sur plusieurs points précis, la volonté des assemblées municipales. Pour tout nouveau crédit voté, pour toute dépense nouvelle, le régime des douzièmes provisoires empêche en fait l'application des délibérations prises par les assemblées.

Je voudrais savoir, monsieur le ministre, et c'est la première question que je vous adresse: est-ce que le retard apporté à l'approbation de nos budgets est le fait de lenteurs, de difficultés, que nous voulons passagères, des administrations ou s'agit-il, vis-à-vis des assemblées élues, d'une politique orientée délibérément qui aggraverait, en fait, la situation de tutelle instituée par le décret de 1939 ?

(*M. Charles Brune, ministre de l'intérieur, fait un signe de dénégation.*)

Je vous vois me faire une dénégation. Je m'en félicite. S'il ne s'agit plus d'une politique voulue, mais de retards, c'est déjà très grave, mais moins alarmant.

Ce retard apporté dans l'approbation de notre budget, nous le retrouvons pour les autorisations d'emprunt. Nous votons le principe d'emprunts. Nous les avons calculés pour des travaux déterminés, et Dieu sait que ces travaux ne sont pas des travaux de luxe. La ville a certainement d'énormes frais à engager en faveur des habitations à loyer modéré; il y a aussi l'effort de construction scolaire. Dans un autre débat, j'ai apporté ici des chiffres. La population scolaire du département de la Seine aura, de 1939 à 1956, doublé; c'est plus de 2.000 postes, plus de 2.000 classes qu'il nous faudra créer dans un délai très bref. Un plan quinquennal de construction a été arrêté en accord avec le préfet de la Seine, le directeur de l'enseignement et les assemblées.

Faisant suite à l'emprunt de 5 milliards émis l'an dernier, nous voulons émettre, pour réaliser entre autre ce plan quinquennal, un emprunt de 15 milliards. Si vous retardez la date d'émission de cet emprunt, en période d'inflation, toutes nos prévisions, une fois de plus, vont se trouver effacées par les faits. Nous risquons de nous trouver devant une situation nouvelle et, une fois de plus, le jeu de la tutelle fera échec, véritablement, à des projets pleins de sagesse et de raison, arrêtés par les assemblées délibérantes, en plein accord du reste, je dois le dire, avec les représentant de l'administration au département de la Seine et à la ville de Paris.

Certes, je le disais tout à l'heure, le tuteur se montre, en cette affaire, prodigue et le pupille plein de sagesse et de raison. Il est peu de prodigalités, tant parmi les dépenses de la ville que parmi celles du département. Les quelques luxes que se permet encore la ville, comme le département, ce sont des dépenses de solidarité et de justice sociale en faveur de l'assistance, ou ce sont des dépenses d'enseignement, ces cours complémentaires en faveur de notre jeunesse. Ce sont aussi quelques dépenses de réparation en faveur du talent. C'est une bien petite chose, monsieur le ministre.

Je vous signalais, tout à l'heure, les inconvénients graves de ces délais d'approbation de notre budget; je me permettrai de vous citer un cas parmi tant d'autres.

Il s'agit d'un crédit, d'un modeste crédit de 500.000 francs, inscrit par le conseil général en 1950 afin de venir en aide, par l'attribution d'allocations, à des artistes, savants ou littérateurs âgés et qui se trouvent sans appui et dans la misère. Ce crédit était donc de 500.000 francs et il nous permettait d'accorder dix bourses de 50.000 francs à ces artistes âgés, à ces vieux savants, à ces vieux littérateurs, dont certains ont illustré et enrichi le patrimoine culturel de notre pays. Nous l'avions porté, l'an dernier, à 800.000 francs, espérant pouvoir accorder quatre bourses nouvelles, quatre allocations nouvelles, parce que saisis de demandes très particulièrement dignes d'intérêt.

Nous voici au mois de décembre. Il a fallu attendre jusqu'au mois d'octobre pour voir approuver ces crédits et à décembre pour attribuer ces allocations misérables. Un des bénéficiaires auquel nous avions pensé est mort pendant ces huit mois. Et j'ai là, vous me permettrez de taire le nom, le cas d'un autre qui attend. C'est un sculpteur de renom, sociétaire de la Société nationale des beaux-arts, un homme dont quatre grandes figures ornent le Palais de la découverte et l'institut de chimie, un homme dont plusieurs œuvres ont été acquises par la ville. Il vit à l'heure présente, — c'est un homme de soixante-seize ans — de l'allocation aux économiquement faibles; il attend comme tant d'autres un geste d'une société indifférente au talent. Je sais bien que, eu égard à la gravité des problèmes dont vous avez la responsabilité et qui nous assaillent tous, il s'agit de bien peu de chose, mais ce peu de chose c'est quand même une grande chose si l'on peut les éviter par un peu plus de diligence de la part des services intéressés. Je crois qu'il est de notre devoir de le signaler, de notre devoir d'attirer votre attention sur les effets humains autant que sur les effets matériels de ces retards.

Je m'excuse, mes chers collègues, d'avoir peut-être un peu abusé de vos instants sur un sujet particulier. Mais je sais que ce cas particulier intéresse une bonne partie de la collectivité française mais enfin, ce n'est pas parce qu'il s'agit de la capitale que je me suis permis de porter ce sujet à la tribune: nous vivons dans une République une et indivisible. Le plus petit hameau de France aurait-il à souffrir d'une injustice, c'est le pays tout entier qui serait atteint. Je ne crois pas qu'il puisse être fait exception à cette règle essentiellement républicaine parce que l'injustice frappe la capitale de la France, la Seine, ce berceau de notre vie nationale.

Oh! je le sais, parfois, dans nos assemblées où l'élément provincial et rural domine, il existe quelques préventions contre Paris! Mais si un historien a pu écrire que l'histoire de France était faite des journées de Paris, si un autre a pu dire que Paris était le sourire de la France, si, dès l'an 1375, le vieil Eustache Deschamps, poète de la cour de Charles V, pouvait écrire: « Rien ne se peut comparer à Paris » dans une ballade que j'aimerais voir figurer dans toutes les anthologies, c'est que Paris est le lieu de rencontre de toutes nos vallées, de toutes nos montagnes, de tous nos villages. Et Eustache Deschamps, dans sa ballade de 1375 l'indiquait déjà: « C'est de tous les points du royaume que convergent vers Paris les hommes de volonté au cœur plein d'espérance. » L'héroïsme de Paris, la grâce et le sourire de Paris, nous savons qu'ils sont faits du labeur de Français venus de tous les horizons du pays. Quand nous plaidons la cause de la capitale, nous pensons surtout à ce peuple parisien qui peine, qui souffre, qui travaille, qui espère et qui se soulève parfois pour la nation entière qu'il représente puisqu'il est lui-même le fruit de toutes les provinces de France. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, mon collègue, concurrent politique et ami, Debû-Bridel, vient de vous parler de ma ville et d'un budget, dans lequel ses amis ont sans doute plus de part que les miens, mais les différences qui existent entre les uns et les autres au sein du conseil municipal ne sont certes par une raison pour, qu'aujourd'hui, je ne vienne pas joindre ma voix à la sienne afin de vous parler, monsieur le ministre, et mes chers collègues, des droits de Paris.

Ainsi, donnerons-nous, au plan de notre ville, au plan de notre département, l'exemple que nous offrent si souvent les parlements britanniques, d'assemblées dans lesquelles minorité et majorité sont d'accord quand il s'agit de revendiquer et d'affirmer, soit à l'extérieur, les droits de la souveraineté nationale, soit à l'intérieur, les franchises locales dans leur réalité totale.

Je n'oublie pas d'ailleurs, que nous sommes ici, les uns et les autres, non seulement les représentants de nos circonscrip-

tions, mais encore les représentants de la Nation tout entière, appelés à ce titre, non pas surtout à défendre des intérêts particuliers, même locaux, mais à coopérer avec vous dans l'exercice de vos pouvoirs d'intérêt national.

Je voudrais donc chercher un moment avec vous, sur le sens et la portée de vos pouvoirs de contrôle.

Vos pouvoirs de contrôle, en ce qui concerne la ville de Paris, s'illustrent pas le rapprochement de deux textes: le texte de droit commun qui est le décret du 12 août 1950, au terme duquel des arrêtés des ministres de l'intérieur et du budget approuvent les budgets, les comptes et les emprunts des villes de plus de 80.000 habitants, dont le compte sera présenté à la fin de chacune des trois dernières années. »

La ville de Paris voit son destin réglé par le décret du 13 juin 1939, suivant lequel le projet de budget est présenté par le préfet de la Seine et par le préfet de police, et approuvé par l'autorité de tutelle au plus tard le 28 février de l'année à laquelle il s'applique.

Ainsi pour notre ville, il y a deux originalités, l'une défavorable, l'autre favorable.

L'originalité défavorable, c'est que le ministre interviendra que l'autorité de tutelle interviendra toujours, même si le budget des trois dernières années n'a pas été en déficit.

La grandeur vaut ainsi des surcroits de rigueur: ce sont les précautions supplémentaires que les décrets de 1939 ont prises à l'égard de Paris. Mais, si la grandeur vaut des rigueurs supplémentaires, nous pouvions penser qu'elle valait aussi des égards de célérité. C'est pourquoi le décret de 1939 avait prévu que l'approbation par l'autorité de tutelle intervenait au plus tard « le 28 février de l'année à laquelle il s'applique ».

Je me garderai de limiter le débat à cette année, et comme je ne voudrais pas vous accabler, monsieur le ministre sous les legs de vos prédécesseurs...

M. Charles Brune, *ministre de l'intérieur.* Je les supporte!

M. Léo Hamon. ...je remonterai quelques années plus tôt jusque dans mes propres souvenirs pour rappeler que le budget voté le 30 décembre 1945 fit l'objet d'une lettre de reglement en date du 10 juillet 1946 transmettant un décret du 10 mai; que le budget voté le 30 décembre 1946 fit l'objet d'une lettre de règlement du 23 juillet 1947 transmettant un décret du 7 juillet; que le budget voté le 29 décembre 1947 fit l'objet d'une lettre de règlement du 17 juillet de la même année après un décret du 10 juillet; que le budget voté le 24 janvier 1949 fit l'objet d'une lettre du 20 juillet — le décret était du 28 juin —; que le budget voté le 14 janvier 1950 fit l'objet d'une lettre de règlement du août 1950 — le décret était du 17 juin — et que cette année, c'est seulement par une lettre du 7 septembre 1951 que la ville de Paris a connu votre décret du 6 juillet 1951 approuvant le budget voté le 30 décembre 1950.

Mes collègues m'excuseront de cette trop longue énumération de dates. Elle était nécessaire pour marquer que, dans l'ensemble, le conseil municipal de Paris s'était tenu aux délais légaux, que par contre les errements de l'autorité de tutelle étaient constants et que, chaque année, au temps pris par l'intervention des décrets était encore venu s'ajouter un délai considérable pour la lettre de règlement elle-même.

M. Charles Brune, *ministre de l'intérieur.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Léo Hamon. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Pour l'année 1951, le budget a été transmis au ministère de l'intérieur, par le préfet de la Seine, le 21 février.

M. Léo Hamon. Vous me permettrez, monsieur le ministre, de vous faire observer que dans notre collectivité parisienne, le préfet de la Seine a une situation tout à fait particulière que vous connaissez fort bien. Cette situation tient à ce qu'il est à la fois le maire de Paris et le représentant du pouvoir central et que, par conséquent, si ce haut fonctionnaire — à la science administrative duquel je veux ici rendre hommage — a employé plus d'un mois à vous transmettre le budget qui venait d'être voté, c'est soit parce que son examen avait préfiguré et permis d'abréger le vôtre, soit par un retard que, j'en suis persuadé, votre diligence préviendra pour l'avenir.

Je pense qu'il y a là une situation regrettable et je pense que l'autorité de tutelle ne rend pas précisément à la collectivité locale, ce faisant, les services que celle-ci est censée devoir en attendre.

M. Debû-Bridel évoquait tout à l'heure l'accroissement, dans une période d'instabilité des prix, des charges qui résultent pour la collectivité locale de ces retards. Vous me permettrez simplement de dire que de deux choses l'une: ou bien le mandatement des dépenses attend effectivement jusqu'au 7 septembre, c'est-à-dire plus des deux tiers de l'année — et je n'ai pas besoin de souligner combien cet état de chose serait regrettable —, ou bien le mandatement — et je connais la seconde hypothèse — n'attend pas et il se produit plus tôt, et c'est heureux, mais alors que penser des réductions, des abattements qui devraient s'opérer alors sur des crédits en partie employés et qui peuvent difficilement, dans les derniers mois de l'année, être ramenés aux proportions exigées ?

Quoi qu'il en soit, monsieur le ministre, vous conviendrez que ce sont des procédés d'administration regrettables et je voudrais vous dire ma confiance en votre personne pour que, grâce à vous, cela change. Puisque, pour la première fois, depuis d'assez longues années, le chef de l'autorité de tutelle, le ministre de l'intérieur, est un membre de notre assemblée, je suis persuadé que, grâce à vous, il apparaîtra que le « train de sénateur » n'est pas ce que l'on pense.

Mais, pour vous suggérer le moyen de procurer cette accélération, voulez-vous me permettre d'attirer un instant votre attention sur l'esprit même dans lequel doit être exercé ce contrôle par vos services ?

Je me souviens avoir été trouver, lorsque j'étais moi-même rapporteur général du budget de la ville, M. le ministre des finances de l'époque et lui avoir fait part — c'était déjà par une belle journée de juillet — des doléances que me suggérait le retard apporté à l'approbation du budget de la ville. M. le ministre avait bien voulu appeler auprès de lui ses collaborateurs et nous avons remarqué que, dans l'ensemble des observations qui étaient faites et qui retardaient l'approbation du budget, il y en avait sans doute qui concernaient de grandes masses, mais qu'il y en avait beaucoup d'autres qui concernaient d infinis détails. Le fonctionnaire qui venait d'accomplir ce travail, que je puis qualifier d'interminable, se plaignait de l'insuffisance du personnel mis à sa disposition pour l'exécution de son immense tâche. Et je lui répondais: Je ne m'étonne pas que votre personnel soit débordé lorsque — à propos d'un budget qui, dès ce moment, était de l'ordre d'une vingtaine de milliards — vous me présentez des observations sur l'utilité d'une subvention de 15.000 F. Ce que je vous demande, si l'on veut aboutir à la fin d'errements dont vous sentez bien qu'ils ne peuvent se prolonger, c'est de donner à vos subordonnés, d'obtenir de votre collègue du ministère des finances qu'ils donnent à ses subordonnés des instructions sur l'esprit et l'orientation de leur contrôle. Si l'on veut s'attacher à tout, si l'on veut faire refaire un budget par un fonctionnaire sans responsabilité politique et sans intuition du milieu social, humain, politique, dans lequel intervient un budget déterminé, on continuera à provoquer des retards interminables pour substituer à l'appréciation d'un élu qui a sa responsabilité l'appréciation d'un homme qui n'en a aucune. C'est cela qu'il faut changer: demandez à vos fonctionnaires dans l'esprit même de la Constitution, dans l'esprit des franchises locales, de se désintéresser des points de détail sur lesquels, dans le cadre de la légalité, l'appréciation de l'opportunité appartient souverainement et discrétionnairement aux autorités locales; demandez-leur de s'en tenir simplement à l'examen des grandes masses. Le budget est-il, dans ses grandes lignes, sincère; est-il raisonnable ? La formule qui a si souvent retenti dans cette enceinte, et qu'on entend ailleurs: « pas d'impôts nouveaux », cette formule correspond-elle à une prévoyance réelle ? N'a-t-on pas exagéré la portée de certaines surévaluations de recettes ou est-ce qu'à l'inverse, des évaluations d'impositions et de dépenses ne bouleversent pas les proportions normales de l'équilibre, n'excèdent-elles pas la charge raisonnable ?

Ce sont là des questions sur lesquelles je comprends fort bien que, sous l'empire du droit existant, la ville de Paris reçoive des indications de la part de votre administration comme de celle des finances.

Mais je comprends moins, je l'avoue, les mesquineries dans lesquelles descend parfois un contrôle qui — on pourrait en citer des exemples propices à l'hilarité — à votre insu, j'en suis persuadé, monsieur le ministre, porte sur le détail parce que sa minutie l'empêche d'apercevoir l'ensemble.

Telles sont les réflexions que je voulais vous présenter. Et vous sentez bien que, malgré les observations faites sur la masse du budget, je n'entends ici me livrer à aucune polémique, à aucune rétrospective sur la manière dont les rapporteurs généraux du budget de la ville de Paris ont successivement géré leur budget; ce sont des questions que nous entendons débattre devant la population parisienne, et non point ici. Je ne veux ici faire la critique, ni l'éloge de personne.

Eloge de personne ? Je ferai tout de même une exception. Permettez-moi d'évoquer l'élu de Paris et ses droits. L'élu de Paris ? Je l'évoque d'autant plus librement qu'il y a, aujour-

d'hui, à l'hôtel de ville, une majorité qui n'est pas de mes amis politiques. Cette majorité, quelle qu'elle soit, parce qu'elle est l'élue de la population parisienne, a droit, comme chaque élu, au respect, en sa personne, des franchises locales et de la liberté de ceux qui nous élisent.

Les élus de Paris ont une longue histoire. S'ils furent souvent les interprètes d'une population passionnée, volontiers portée aux extrêmes, ils ont toujours servi la liberté, et puisque la question de M. Debû-Bridel pose, malgré son libellé modeste, tout le problème des libertés locales et du respect des prérogatives des élus, voulez-vous me permettre de rappeler que cette semaine même on pouvait commémorer le sacrifice d'un député de Paris mort sur une barricade, il y a aujourd'hui cent ans, pour la défense de la République ?

J'ai évoqué Baudin. J'évoque, avec la statue qui est à l'angle de nos rues, non seulement ce qu'un parlementaire doit au service de son mandat, mais encore ce qu'est le choix de notre population, qui sait reconnaître les amis de la liberté.

Et puisque je me suis laissé aller à ce rappel, permettez-moi de dire qu'en un temps où le régime parlementaire est l'objet de tant d'attaques souvent injustes, nous grandirions l'institution que nous servons et nous lui assurerions un prestige mieux assis, si nous savions commémorer ceux qui sont morts aussi bien pour la France, et leurs noms sont là, que pour la République, et je viens d'en évoquer un. Mais le respect de la liberté ne se limite pas aux grandes choses, ne se limite pas à la commémoration des morts. Il porte aussi sur la sanction nécessaire des actes, librement accomplis, par les vivants, qu'ils soient de la majorité à laquelle nous appartenons ou d'une autre majorité.

En vous rappelant cela une fois de plus, les élus de Paris ont le sentiment de défendre non seulement la liberté de leur ville, mais encore celle de la nation tout entière. Ils en ont l'habitude dans leur histoire. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Mesdames, messieurs, à la suite des interventions de MM. Debû-Bridel et Hamon, je déclare être entièrement d'accord avec eux pour protester contre les retards apportés par les autorités de tutelles dans l'approbation des budgets de la Ville de Paris et du département de la Seine.

M. Hamon a indiqué les dates d'approbation de ces budgets depuis la libération. Je voudrais en ajouter deux autres pour démontrer que ces retards se sont considérablement accrus depuis 1939. C'est ainsi que le décret approuvant le budget du département de la Seine de 1935 est intervenu à la date du 14 avril et que, pour l'année 1936, le décret est intervenu le 23 avril. Mais, depuis la nouvelle Constitution de 1946 qui a prévu l'extension des libertés communales et départementales, l'autorité de tutelle, sans doute pour affirmer son mépris de cette Constitution, s'octroie des délais inadmissibles et en violation de la légalité. Je ne reprendrai pas les dates apportées à cette tribune par notre collègue M. Hamon, mais je rappellerai seulement que notre dernier budget, celui de 1951, a fait l'objet d'un décret que l'on ne trouve d'ailleurs pas au *Journal officiel*, ce qui permet de douter de l'exactitude de la date du 13 juillet qu'il porte, et qui ne coïncide pas avec la date de retour de ce budget et des observations qui l'accompagnent à M. le préfet de la Seine. En effet, alors que le décret est intervenu le 13 juillet, la lettre de M. le ministre de l'intérieur adressée au préfet de la Seine est datée du 26 octobre. Elle n'est donc parvenue dans les services de la préfecture qu'au début de novembre. Le rapport de M. le préfet de la Seine à M. le ministre de l'intérieur porte la date du 14 février de l'année courante; les observations de l'autorité de tutelle n'interviennent donc que près de neuf mois après.

M. le ministre de l'intérieur a indiqué tout à l'heure qu'il n'a reçu ce budget que le 21 février. Il faudrait donc une semaine pour que le budget, envoyé le 14 février de la préfecture, parvienne au ministère de l'intérieur. Il y a vraiment, entre M. le préfet de la Seine, qui est un fonctionnaire du ministère de l'intérieur, et le ministre de l'intérieur lui-même, des moyens de transports bien peu modernes s'il faut sept jours pour aller de la préfecture au ministère!

M. le ministre. Il y a presque un rideau de fer! (*Sourires.*)

M. Marrane. Pour nous, parlementaires, et je dirai même élus départementaux, il y a un responsable: c'est le ministre de l'intérieur, parce que même si ce dernier ne reçoit officiellement le budget que le 21 février, il ne peut pas ignorer, car il lit les journaux, que ce budget a été voté le 31 décembre — quelquefois dans la nuit du 1er janvier, mais tout de même officiellement le 31 décembre — et il lui appartient d'user de son autorité pour que son subordonné le lui transmette dans les délais les plus brefs. S'il ne le fait pas, si l'autorité de tutelle n'intervient pas, c'est elle qui assume toutes les responsabilités.

J'ajoute que lorsque le budget revient de la préfecture de la Seine, il ne s'agit pas, bien entendu, d'une approbation tacite; cette approbation est accompagnée d'un certain nombre d'observations qui sont souvent formulées sur le ton du commandement, ce qui dénote un manque de considération pour les élus du peuple, cependant seuls responsables devant leurs mandants.

Par exemple, au sujet du chapitre entraînant des dépenses de mobilier, voici les observations formulées: « Il conviendra qu'à l'avenir vos services se conforment aux instructions générales qui ont été données à ce propos ».

En ce qui concerne l'approbation des crédits pour le personnel, il est indiqué: « L'approbation des crédits ouverts dans ce but reste évidemment subordonnée aux décisions qui seront prises par le département ou, le cas échéant, par le contrôle des dépenses engagées, en application des décrets des 18 et 19 janvier 1951 ».

Ainsi, au mois de novembre, et pour l'application d'un budget voté le 31 décembre 1950, l'autorité de tutelle se réserve encore de prendre des décisions — elle n'a pas encore eu assez de temps sans doute — pour approuver le crédit ouvert pour le payement du personnel depuis le 1er janvier. C'est là une illustration des méthodes d'administration déplorables du Gouvernement.

Le retard apporté à l'approbation de la création de centimes additionnels supplémentaires rend d'ailleurs discutable la valeur de la mise en recouvrement de ces centimes, puisque les délibérations n'ont pas été approuvées lorsque ceux-ci ont dû être mis en recouvrement. Les maires et conseillers généraux de nos assemblées comprennent très aisément la perturbation apportée dans l'administration départementale par de telles méthodes. D'ailleurs, le budget n'est pas approuvé sans modifications et l'approbation, je le répète, comporte des observations sur de nombreux chapitres.

Une première remarque: les décisions du ministre des finances sont souvent très variables. C'est ainsi qu'en ce qui concerne le relèvement du taux de participation de l'Etat dans les dépenses contingentables, il est indiqué « que nous avons dû renoncer au principe même de ce relèvement qui avait primitivement reçu notre accord ». Avant l'etablissement du budget, l'administration des finances se met d'accord avec les représentants de l'administration préfectorale, et lorsque le budget est voté en cours d'année, l'administration des finances modifie son point de vue. Comment peut-on équilibrer un budget lorsque, au mois de novembre, l'autorité de tutelle revient sur les engagements pris vis-à-vis de l'administration préfectorale depuis une année environ ?

De nombreux crédits se trouvent réservés et d'autres ont été réduits de façon arbitraire. Les observations formulées sont d'ailleurs parfois contradictoires. C'est ainsi que l'autorité de tutelle — et là je vise essentiellement le ministère des finances — insiste pour que des économies soient réalisées sur de nombreux chapitres. Par contre, avec l'accord de M. le ministre de l'intérieur, elle procède à l'inscription d'office d'une somme de 8.680.000 francs pour assurer l'entretien du matériel de défense passive. Signalons que ce crédit a été refusé comme inopérant par l'unanimité du conseil général de la Seine.

D'autre part, parmi les crédits réservés, il en est qui font l'objet de discussions entre divers ministres — par exemple celui qui concerne les frais de séjour et les pensions à la charge de particuliers pour les établissements d'enseignement ou d'assistance. L'autorité de tutelle considère que les allocations perçues par les familles devraient être versées entièrement aux établissements qui assument la charge quasi complète des enfants qui leur sont confiés. Tel n'est pas le point de vue des caisses d'allocations familiales, ni celui de M. le ministre du travail. M. le ministre de l'intérieur indique qu'il va insister, avec M. le ministre du budget, pour que leur collègue du travail reconsidère sa position. Ainsi l'opinion du conseil général est le dernier souci de l'autorité de tutelle.

Dans d'autres cas, M. le ministre de l'intérieur, se faisant le porte-parole de M. le ministre des finances, réserve un crédit de 27 millions voté par le conseil général pour la transformation du centre Luquet. Ce crédit est réservé — je rappelle la date: en novembre 1951 — pour être examiné par une commission de fonctionnaires comprenant: un fonctionnaire du ministère des finances, un du ministère de l'intérieur, un du ministère de la reconstruction et le contrôleur des dépenses engagées pour la ville de Paris et le département de la Seine. Ici se pose tout naturellement la question suivante: que deviennent dans tout cela les attributions légales du conseil général et je dirai même l'autorité du préfet de la Seine ?

Un autre exemple: pour l'approbation du crédit du fonds de chômage aux artistes non salariés, l'autorité de tutelle s'exprime ainsi: « M. le ministre du budget insiste à ce propos pour que ses précédentes observations, tendant à faire effectivement contribuer les communes suburbaines aux frais de fonctionnement du fonds et à obtenir un relèvement de la participation de l'ensemble des communes de la Seine, y compris Paris, soient rapidement suivies d'effet ».

Ainsi, les hauts fonctionnaires des finances, toujours en violation de la loi, veulent imposer de nouvelles charges financières aux communes suburbaines sans qu'elles soient consultées. Tout le monde sait d'ailleurs que les artistes secourus résident presque tous à Paris.

J'ajoute que les communes de la Seine sont les seules en France qui ont un régime de tutelle si étroit qu'elles sont lésées au point de vue financier dans une proportion très spéciale. Notre département est le seul où des communes perçoivent moins de 30 p. 100 du rendement de la taxe sur le chiffre d'affaires perçue sur leur territoire, puisque toutes les autres communes de France reçoivent 60 p. 100 au minimum.

Il était prévu par le conseil général une allocation à des savants et artistes âgés ne disposant que de ressources modiques et résidant dans le département. Cette somme était bien faible, étant donné le but visé. Elle était fixée dans le budget de 1951 à un million. Je dois dire d'ailleurs que M. le ministre de l'intérieur approuvait l'inscription de ce crédit. Mais M. le ministre des finances l'a réduit à 500.000 francs. C'est ce crédit dont a parlé tout à l'heure M. Debû-Bridel. Je vous laisse le soin d'apprécier le mépris manifesté par les bureaucrates du ministère des finances envers les intellectuels français.

Voici un autre exemple: le taux des crédits affectés au payement du pécule des hospitalisés a été réservé sous le prétexte stupide que l'administration préfectorale n'a pas fourni de justifications. Pour juger de la générosité du département de la Seine envers ces pauvres malheureux, sachez qu'il est accordé 100 francs par mois à ceux qui sont âgés de plus de soixante ans et 270 francs par mois aux hospitalisés âgés de moins de soixante ans, c'est-à-dire même pas de quoi acheter un journal tous les jours. C'est là un aspect de l'indifférence du ministère des finances vis-à-vis des catégories les plus pauvres de la population du département de la Seine.

D'autres crédits ont été réduits d'autorité. Des explications complémentaires sont demandées notamment pour le crédit destiné à l'achat d'un camion radiophotographique pour le service de dépistage de l'Office public d'hygiène sociale, sous prétexte qu'un premier camion est déjà à la disposition de cet office. Le refus apporté à l'achat de ce camion occasionnerait non seulement des dépenses supplémentaires pour soigner des malades en nombre plus élevé, mais, en même temps, aurait sans doute comme conséquence une augmentation des pertes de vies humaines. Permettez-moi de rappeler, d'ailleurs, que le camion en question avait été demandé par l'Office public d'hygiène sociale au mois de juillet 1950.

Il est vraiment révoltant de penser qu'il puisse se trouver des fonctionnaires occupant des postes très élevés, mais ne connaissant rien à la question, pour proposer, au mois de novembre 1951, d'ajourner l'achat de ce camion. Ces messieurs s'étonnent que les deux crédits ne figurent pas au même chapitre. Or, pour le premier, il s'agit, d'évidence, d'un crédit de fonctionnement, puisque le premier camion a été acquis en 1949. Je ne crois pas que ce soit le moment de développer cette question. Je le ferai au conseil général de la Seine. Mais je crois utile de dire à cette tribune que l'insuffisance des salaires est la cause indiscutable de la sous-alimentation de la population, cause qui s'ajoute au surpeuplement résultant de l'aggravation de la crise du logement. Les conditions sont ainsi créées pour le développement catastrophique de la tuberculose dans notre département, et devant ces faits, il est urgent que l'Office public d'hygiène sociale du département de la Seine intensifie son action de dépistage. Il n'est pas douteux que l'extension des mesures de dépistage doive, dans une certaine mesure, compenser les causes de développement de la tuberculose. Réduire ces crédits aboutirait ainsi, inévitablement, non à une économie, mais à une extension catastrophique de ce fléau social qu'est la tuberculose dans le département de la Seine.

Voici un autre crédit que les bureaucrates des finances ont refusé d'approuver. Il s'agit de l'achat d'une fondeuse pour l'école de typographie d'Alembert. Ces messieurs ont jugé — ils ne disent pas sur quoi — que la dépense pouvait être ajournée. Vraiment, on est confondu devant tant de prétention. Comment ces messieurs peuvent-ils, de leurs bureaux, juger qu'il soit superflu d'acheter une machine qui permettrait de former des ouvriers imprimeurs destinés à travailler sur des machines modernes ?

Je signale également le refus de l'augmentation des bourses pour l'école départementale des services sociaux, que le conseil général avait décidé de porter de 7.500 à 9.000 francs par an, ce qui, étant donné le coût de la vie, est encore très insuffisant. Ces messieurs, dans leur suffisance, ont refusé l'augmentation et les assistantes sociales compétentes font encore défaut

Encore un exemple: le crédit destiné à l'achat de linge pour les services départementaux a été réduit arbitrairement de 4 millions à 3.300.000 francs. Je rappelle que ce crédit était de 3 millions en 1949. Je crois qu'il n'est pas nécessaire de produire devant vous un graphique pour que vous soyez convaincus que, depuis le mois de décembre 1948, date à laquelle a été voté le budget de 1949, il y a eu sur le linge plus de 25 p. 100 de hausse.

Enfin, ces messieurs ont également réduit arbitrairement de 200 millions, sans donner d'explication, les subventions du département accordées aux divers services sociaux et aux internats primaires. Ils ont trouvé abusive l'augmentation du crédit permettant l'attribution de bons de gaz aux familles nombreuses. Or, le budget a été voté à la fin de l'année 1950. A cette époque, dans le département de la Seine, le prix du mètre cube de gaz était de 13,20 francs. Par un arrêté du 16 septembre dernier, il vient d'être porté à 32,10 francs à Paris, soit près de deux fois et demi le prix de décembre 1950. Et ces messieurs protestent contre le fait que ce crédit soit augmenté de 45 p. 100!

Le crédit destiné à subventionner l'envoi d'enfants du département en colonies de vacances a été également réduit.

L'augmentation des dépenses d'entretien des chemins vicinaux, qui est au coefficient 7 par rapport à l'avant-guerre, a été jugé exagérée, ainsi que les charges d'enseignement qui se trouvent augmentées en raison du nombre plus élevé des élèves.

Cette assemblée comprend de nombreux administrateurs communaux et départementaux qui connaissent l'impossibilité de réduire, au mois de décembre, des crédits qui ont été votés en décembre de l'année précédente et qui, d'ailleurs, ont été en partie engagés et dépensés. Ceci revient à imposer pratiquement les mêmes crédits qu'en 1950, alors que le Gouvernement, dont l'autorité de tutelle est l'expression, assume la principale responsabilité dans la hausse de tous les prix.

De plus, par suite du retard apporté à l'approbation, une partie de ces crédits ne pourra pas être utilisée cette année. Il en est ainsi pour les crédits destinés aux aménagements sportifs du département que l'autorité de tutelle a réduits, encore arbitrairement, de 30 à 15 millions. Le mémoire de M. le préfet de la Seine sur les comptes de 1950 est obligé de reconnaître que les travaux d'équipement sportif prévus au programme des années 1949 et 1950 n'ont pu être exécutés. C'est, de toute évidence, une conséquence de l'approbation tardive du budget et il en sera de même en 1951. Ceux qui s'intéressent à l'équipement sportif peuvent d'ailleurs juger combien la somme de 15 millions, prévue pour un département qui compte près de 5 millions d'habitants, est ridicule.

L'assemblée départementale avait voté un crédit de 10 millions pour faciliter l'entretien des immeubles des propriétaires dénués de ressources suffisantes. Ce crédit est approuvé, mais sous réserve qu'il soit employé en accord avec le fonds national de l'habitat. Etant donné l'époque à laquelle intervient l'approbation du crédit, il est évident que ce crédit ne pourra pas être utilisé en 1951.

Ce fait rappelé, chaque membre de l'assemblée doit, sans l'ombre d'une hésitation, être convaincu que de telles méthodes constituent un véritable sabotage de l'administration départementale, ainsi que l'ont marqué, en des termes peut-être moins nets, les orateurs qui m'ont précédé, mais ceci en violation des lois.

Et pourtant, s'il existe un budget strictement contrôlé dans son élaboration, c'est bien celui du département de la Seine. C'est en effet le seul département qui est affligé de deux préfets; ceci ne supprime pas pour autant la tutelle du ministère de l'intérieur, auquel s'est ajoutée, avec la complaisance de ce dernier, la supertutelle du ministère des finances. Le directeur des finances du département est pratiquement imposé par le ministère des finances. Or il paraît que ce contrôle est encore insuffisant.

Ces messieurs des finances ont trouvé le moyen d'ajouter un obstacle supplémentaire: depuis octobre 1949 il y a un contrôleur des dépenses engagées; il paraît que c'est encore insuffisant, puisque le ministère des finances estime nécessaire, pour l'utilisation du crédit destiné à transformer les centres Luquet, de créer une commission interministérielle de fonctionnaires. Cette commission exceptionnelle devait se réunir il y a plus d'un mois; je ne sais si elle s'est effectivement réunie et

j'ignore complètement le résultat de ses travaux; en tout cas la création de cette commission de fonctionnaires, destinée à se substituer au conseil général de la Seine, est illégale; ses décisions sont sans valeur, surtout à l'époque où elles interviendront. Toute personne de bon sens est obligée de constater que l'administration du département de la Seine souffre d'un abus effarant du contrôle, ce qui est humiliant non seulement pour les élus de la Seine, mais encore — je ne suis pas ici pour le défendre — pour le préfet de la Seine.

Le but est clair. Il s'agit de s'opposer à toutes réalisations. Les délibérations prises par le conseil général de la Seine, au cours de ses sessions de mars et de juillet, n'ont pas encore été approuvées. Jamais encore, dans le passé, les assemblées de Paris et de la Seine n'ont eu à subir de telles entraves.

Laissez-moi vous rappeler que c'est grâce à l'initiative du conseil municipal de Paris que le métropolitain a pu être créé; que c'est grâce à l'initiative du département de la Seine que les services des transports suburbains ont pu être développés. Or, avec les méthodes appliquées actuellement, toute initiative devient impossible.

Chacun sait le rôle efficace joué par un grand administrateur, M. Henri Sellier, comme conseiller général de la Seine. Il fut l'initiateur de l'office départemental du placement, de l'office public d'hygiène sociale, de l'office départemental d'habitations à bon marché.

Je ne crois pas qu'aujourd'hui quelqu'un puisse contester la valeur sociale, l'utilité, l'efficacité de ces réalisations. Si la tutelle du ministère des finances s'était effectuée à l'époque dans les mêmes conditions que maintenant, rien n'aurait pu être réalisé de ce que je viens de rappeler très succintement.

Les attributions des élus municipaux et départementaux ont été considérablement réduites depuis quinze ans, les formalités ont été multipliées. Depuis 1939, de nouvelles restrictions sont intervenues. Les transports organisés par la ville de Paris et le département de la Seine ont été, depuis la libération, arbitrairement accaparés par l'Etat.

Il est vrai que la Constitution a prévu que les collectivités locales et départementales auraient un tuteur, mais tuteur ne veut pas dire geôlier. Notre grand poète national Victor Hugo a déjà depuis longtemps formulé cette appréciation: « Les lois doivent être les tutrices, non les geôlières des libertés ». M. le ministre de l'intérieur devrait se rappeler cette excellente formule de Victor Hugo.

Encore un mot sur l'ensemble des critiques apportées à la gestion du département de la Seine. En tant que conseiller général depuis plus de vingt-six ans, j'ai eu l'occasion d'apprécier la valeur administrative et technique des fonctionnaires de la préfecture de la Seine. J'ai déjà, à de nombreuses reprises, dit que ces fonctionnaires constituent dans leur ensemble un cadre d'une haute valeur et d'une conscience professionnelle digne des plus grands éloges. Il est vraiment humiliant pour ces fonctionnaires, qui apportent en général, avec une compétence indéniable, de l'initiative dans l'exécution de leur tâche, d'être rabroués par les fonctionnaires des finances obéissant aux injonctions de réduire systématiquement tous les crédits et qui, le plus souvent, ignorent tout des problèmes sur lesquels ils émettent des appréciations autoritaires.

Il faut ajouter, comme l'a indiqué tout à l'heure notre collègue M. Hamon, que les retards dans l'application des décisions prises par le conseil général entraînent, en pleine période d'inflation imposée par le Gouvernement, des charges financières considérables pour les contribuables du département. Il est évident que des travaux exécutés avec un an de retard entraînent inévitablement une dépense supplémentaire qui atteint fréquemment de 25 à 30 p. 100.

Dans le mémoire du préfet de la Seine sur les comptes du département pour 1950, il est établi que des emprunts décidés depuis 1928 n'ont pas encore été complètement autorisés. Les emprunts décidés par le département et non émis par suite de l'obstruction du ministère des finances se chiffrent, pour 1950, à près de 12 milliards de francs. Eh bien! il est certain que, si le département de la Seine n'était pas freiné par l'autorité de tutelle, ces 12 milliards auraient été facilement souscrits par les contribuables du département, les travaux seraient terminés, alors que, par suite du retard, ils coûteront maintenant beaucoup plus cher. Il est donc juste que l'Etat supporte les conséquences financières supplémentaires, qui retombent de ce fait sur les contribuables du département de la Seine.

Après tout ce que je viens de rappeler, chacun peut constater que le ministre de l'intérieur s'est dérobé à son rôle de tuteur. Il borne son rôle à celui d'intermédiaire entre le département de la Seine et le ministre des finances. Il accepte de transmettre au préfet de la Seine et à l'assemblée départementale les observations les plus stupides et les plus ridicules, formulées par des fonctionnaires haut placés, mais ne connaissant presque rien à l'administration communale et départementale.

Il est certain que les conseillers généraux de la Seine élèveront une protestation énergique contre cette attitude de mépris systématique, de sabotage imposé par les services du ministère des finances à la gestion du département. Les conseillers généraux de la Seine, qui suivent chaque jour l'administration de leur département, connaissent tout de même mieux que les fonctionnaires des finances les besoins des administrés de Paris et des communes suburbaines.

Je rappellerai, en terminant, que l'article 87 de la Constitution précise que « les collectivités territoriales sont administrées librement par des conseils élus au suffrage universel »; que l'article 89 dit que « des lois organiques étendront les libertés départementales et municipales. »

Les faits que j'ai rapportés ici établissent d'une manière irréfutable que les fonctionnaires du ministère des finances violent les lois et se placent au-dessus de la Constitution.

Il est temps que le Parlement intervienne efficacement pour modifier une telle situation. Il est grandement temps d'en finir avec cette bureaucratie étouffante, paralysante, qui empêche les collectivités de s'administrer librement et sérieusement. C'est au peuple à exercer le contrôle de ses élus.

Il est temps d'en finir avec la fascisation progressive du régime, qui aboutit à la réduction de toutes les libertés, et c'est pour permettre au Conseil de la République de se prononcer, d'une manière formelle, contre ces abus de pouvoir que je propose, au nom du groupe communiste, le texte de la résolution suivante:

« Le Conseil de la République proteste contre le retard intolérable apporté par M. le ministre de l'intérieur à l'approbation du budget du département de la Seine et contre les abus de l'autorité de tutelle, appliquant des amputations sur des chapitres cependant votés dans le respect des lois en vigueur, l'approbation n'étant intervenue qu'après les délais légaux fixés par le décret du 13 juin 1939, article 14;

« Il estime que le préfet de la Seine n'a pas à tenir compte des observations présentées par M. le ministre de l'intérieur sur ce budget pour l'année 1951;

« Il invite le Gouvernement à proposer au Parlement les subventions qui s'imposent pour couvrir le département de la Seine des dépenses supplémentaires qu'il devra supporter du fait du retard apporté par les autorités de tutelle à l'approbation du budget de 1951;

« Il invite le Gouvernement à déposer dans les plus brefs délais le projet de loi destiné à l'application des articles 87 et 89 de la Constitution sur l'extension des libertés communales et départementales. »

Je dépose cette proposition de résolution en exprimant l'espoir que le Conseil de la République voudra bien la voter pour manifester ainsi, non seulement sa volonté de voir respecter les lois par les autorités de tutelle, mais aussi sa volonté de faire confiance aux principes de la démocratie en donnant aux collectivités communales et départementales le droit de s'administrer comme l'a prévu la Constitution. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs à gauche et au centre.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Charles Brune, *ministre de l'intérieur.* Mesdames, messieurs, les interpellations qui viennent d'être adressées peuvent se diviser en deux catégories: celle de MM. Debû-Bridel et Léo Hamon, qui restent dans le cadre de la question orale avec débat qui m'a été posée, et celle de M. Marrane, qui porte bien plus sur la manière dont le contrôle est exercé par le ministère des finances et le ministère de l'intérieur que sur les délais apportés pour l'approbation du budget de la Seine.

Je répondrai aux deux premières et je renverrai M. Marrane à M. le ministre du budget, à qui cette question s'adresse bien plus qu'au ministre de l'intérieur, pour lui faire les observations nécessaires.

Le décret-loi du 13 juin 1939, qui concerne la ville de Paris et le département de la Seine, précise, dans son article 14, comme l'ont dit MM. Debû-Bridel, Hamon et même M. Marrane: « Chacun des deux budgets doit être approuvé par l'autorité de tutelle au plus tard le 28 février de l'année à laquelle il s'applique. »

Sous le régime de l'approbation conjointe du ministre de l'intérieur et du ministre du budget, prévu par l'article 10 du décret du 21 avril 1939, cette disposition s'est révélée d'une difficulté particulière.

En effet le préfet de la Seine, après le vote de deux documents qui comportent chacun près d'un millier de pages, doit rectifier son projet d'après les votes émis par les assemblées, préparer son rapport général, signaler et transmettre aux ministères certaines délibérations.

Le budget, dans son ensemble, n'est transmis aux deux ministères que le 10 février, à peu près en même temps d'ailleurs que les budgets modificatifs de l'exercice précédent dont les services ministériels doivent assurer le règlement avant celui des budgets primitifs.

A ce propos les ministères des finances et de l'intérieur ont demandé que le vote des budgets soit acquis dès le mois de novembre, ce qui permettrait un examen rapide. Jusqu'à présent les assemblées parisiennes n'ont pas donné suite à cette demande; toutefois le rapporteur général du budget de la ville de Paris a indiqué qu'il était dans son intention de présenter son rapport relatif au budget modificatif de la ville dès le 10 décembre.

En 1951, le budget du département de la Seine n'a été voté qu'après avoir été présenté cinq fois au conseil général et, malgré toute la célérité mise en œuvre par le préfet, n'est parvenu au ministère de l'intérieur que le 21 février.

D'autre part, chacun des deux budgets principaux comporte en fait des budgets annexes qui sont:

Pour le budget de la ville de Paris, le budget municipal de la préfecture de police dans lequel figure une importante participation municipale — plus de 4 milliards — et le budget de l'assistance publique où est inscrite en recette une forte subvention de la ville, environ dix milliards;

Pour le budget de la Seine, le budget départemental de la préfecture de police dont le département fournit plus de la moitié.

Il est bien évident qu'aucun règlement des budgets principaux ne saurait intervenir tant que n'ont pas été examinés, au moins dans leur ensemble, les trois budgets primitifs en question. Or ceux-ci sont parvenus aux services du ministère de l'intérieur en 1951 aux dates suivantes: budget municipal de la préfecture de police: 10 mars; budget de l'assistance publique de Paris: 3 avril; budget départemental de la préfecture de police: 28 février.

Dans ces conditions, il apparaît, dès le départ, que le régime d'approbation prévu par l'article 14 du décret-loi du 13 juin 1939, à savoir approbation avant le 28 février, est inapplicable.

Une fois reçus, les budgets sont examinés par les deux ministères et, selon l'accord passé entre ces derniers, le ministère du budget fait le premier connaître au ministère de l'intérieur les observations qu'il propose pour sa part. Or, l'examen des observations relatives aux différents budgets ne peut s'effectuer simultanément.

D'autre part, celles-ci ne recueillent pas toujours l'accord du ministère de l'intérieur. Conformément aux principes mêmes de la législation, les décisions prises en ce domaine doivent être notifiées aux préfets en plein accord. Il en résulte un échange de correspondance entre les deux ministères. De ce fait, les observations communes n'ont pu être notifiées au préfet de la Seine que le 7 septembre pour le budget de la ville de Paris et le 26 octobre pour celui du département de la Seine.

M. Debû-Bridel insiste sur les conséquences du retard apporté, en 1951, au règlement du budget des deux collectivités, en soulignant toute la gêne qui en résulte pour la vie administrative de la ville et du département. A ce sujet, il convient de remarquer d'abord que les crédits peuvent toujours être engagés dans la limite de ceux ouverts et approuvés au budget précédent.

D'autre part, en ce qui concerne les crédits entièrement nouveaux, jamais les ministères de tutelle n'ont refusé d'examiner d'urgence les crédits qui leur ont été particulièrement signalés par les deux préfets aux fins d'approbation officielle.

Il n'en reste pas moins que, par suite de circonstances spéciales à l'exercice 1951 et malgré l'attention portée par les ministères à cette question des règlements des budgets parisiens, les dates de règlement ont été, surtout si l'on tient compte de l'envoi des lettres d'approbation définitive, comme l'a fait remarquer M. Debû-Bridel, plus tardives qu'en 1950. Les inconvénients effectivement apparus cette année ne m'ont nullement échappé. C'est pourquoi j'ai proposé le 6 octobre au ministre du budget d'adopter un système de conférences préparatoires entre les services intéressés, analogue à celui qui vient d'être adopté pour le budget de l'assistance publique de Paris. Cette procédure permettra une diminution très sensible des délais d'approbation.

D'autre part, au cours des deux réunions tenues les 12 et 17 novembre 1951, les fonctionnaires compétents des ministères du budget et de l'intérieur ont étudié la façon dont pouvait être accéléré le règlement du budget de la ville de Paris et du département de la Seine et ont arrêté différentes mesures susceptibles de diminuer ces délais.

Cependant, en tout état de cause, la date limite du 28 février, prévue par le décret du 13 juin 1939, ne paraît pas susceptible d'être respectée, pour les raisons que j'ai exposées. Mais je suis sensible aux observations formulées, aussi bien par M. Debû-Bridel que par M. Hamon. Il n'est pas douteux que cette lenteur dans la procédure d'approbation comporte des inconvénients certains pour la gestion des affaires de la ville de Paris et du département de la Seine.

M. Hamon a bien voulu dire que, depuis fort longtemps, un membre de cette assemblée n'avait eu la responsabilité du ministère de l'intérieur, qu'à l'heure actuelle un sénateur occupant ce poste se pencherait plus spécialement sur ces questions. J'en donne très volontiers l'assurance, aussi bien à M. Debû-Bridel qu'à M. Hamon et à l'assemblée tout entière et je leur demande, tout d'abord, de repousser la proposition de résolution déposée par M. Marrane, qui déborde très largement le cadre du débat; je leur demande, en outre, de faire confiance au ministre de l'intérieur pour que soient hâtées les formalités d'approbation des budgets de la ville de Paris et du département de la Seine. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Jacques Debû-Bridel. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Debû-Bridel, pour répondre à M. le ministre.

M. Jacques Debû-Bridel. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre réponse qui, sur plusieurs points, m'a rassuré et je vous en remercie.

D'abord, pour nous et pour tous les élus de la Ville et du département, il est précieux de savoir que les retards véritablement excessifs apportés à l'approbation des budgets du département et de la Ville ne sont pas le résultat d'une politique déterminée et voulue de l'administration des finances, comme nous avions le droit de le craindre, mais sont le fait d'un hasard regrettable. J'en prends acte. C'est là un premier point.

Je vous remercie très sincèrement des mesures que vous venez de prendre pour essayer de faire hâter cette approbation à l'occasion du prochain exercice. Vous nous avez dit qu'à la suite de conférences qui avaient été tenues les 12 et 17 novembre 1951, un service d'examen préparatoire entre votre ministère et celui du budget allait fonctionner. Je crois que si l'on fait un effort sérieux, surtout dans l'administration du ministère des finances, un résultat positif peut ainsi être atteint. Cela n'est pas sans importance, certes; nous ne minimisons pas vos efforts et nous vous en savons gré.

Ceci dit, vous nous permettrez d'observer qu'il y a dans votre réponse quelque chose qui est en soi assez effrayant. Pour moi, le décret-loi de 1939 — et Dieu sait si nous le condamnons, car il a singulièrement aggravé le régime de tutelle qui pesait déjà si lourdement sur la collectivité parisienne — ce décret-loi est encore la loi et le ministre de l'intérieur vient de vous dire, et je crois que c'est exact...

M. le ministre. La loi s'applique dans la mesure où il est possible de l'appliquer.

M. Jacques Debû-Bridel. ... « ces dispositions sont inapplicables ». On pourrait en discuter, mais enfin, je l'admets. On pourrait peut-être effectuer une approbation générale avant l'examen particulier de tous les budgets; ce sont là des questions techniques dont je ne veux pas embarrasser et prolonger cette discussion.

Mais le fait est là, le décret-loi existe et le ministre de l'intérieur, je crois, avec raison, vient de nous dire: ce sont des dispositions inapplicables.

C'est tout de même une situation bien étrange! Mon collègue et ami, et adversaire politique, M. Léo Hamon, évoquait tout à l'heure la figure de Baudin, le rôle de Paris défenseur de nos libertés nationales et il évoquait à ce sujet le rôle du Parlement. Or, une remarque s'impose: cette loi inapplicable, est-ce une de ces décisions démagogiques votées par des parlementaires sant spécialité ?

Pas du tout! Il s'agit d'un décret-loi amoureusement couvé, mûri, réfléchi par toutes nos grandes administrations financières, juridiques et autres. Il a été imposé en juin 1939, dans des conditions particulièrement difficiles, à la Ville par un gouvernement où de nombreux élus de la Ville siégeaient.

Je ne veux pas rappeler dans le détail cette petite histoire; mais vous le savez fort bien, le conseil municipal, le conseil général, représentés par des hommes de tous les partis, sont allés protester auprès du président du Conseil; et ils se sont attirés cette réponse: ce sont des mesures nécessaires pour la bonne marche des finances de la ville; elles ont été mûries par les services des finances; toutes les autorités administratives ont été consultées.

Le résultat est qu'on vient nous dire, et qu'on doit nous dire: les décrets-lois de 1939, dans la seule garantie qu'ils ont donnée à la Ville et au département, sont inapplicables. Défenseurs des libertés parlementaires, face au régime des décrets-lois, nous en prenons acte, et nous nous en félicitons.

Il faut donc arriver à une conclusion logique: ces décrets-lois sont inapplicables en ce qui concerne la date d'approbation du budget, mais par ailleurs, ils pèsent lourdement sur les libertés municipales de Paris. Eh bien, puisqu'il faut les abroger, puisqu'il faut leur substituer un texte nouveau, ce sera, nous l'espérons, l'occasion de revoir sérieusement, et conformément à l'esprit de la Constitution, le problème des libertés municipales de la capitale de la France. Monsieur le ministre de l'intérieur, nous vous faisons confiance, et il sera digne de vous de saisir dans le plus bref délai le Parlement de cette question capitale. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre très brièvement à M. Debû-Bridel que cette question du contrôle des dépenses de la ville de Paris et du département de la Seine a été évoquée très récemment à l'Assemblée nationale, au cours des débats sur le budget du ministère de l'intérieur. Peut-être avez-vous lu la réponse que j'ai faite?

Il est nécessaire, cela n'est pas douteux, que le Gouvernement puisse exercer sur le budget de la ville de Paris et du département de la Seine un contrôle qui s'impose par suite de l'importance des subventions qui sont accordées par l'Etat à ces deux collectivités.

Je pense que ce contrôle doit s'effectuer dans des conditions de rapidité et de souplesse telles qu'elles permettent un fonctionnement normal de ces administrations, auxquelles chacun, du reste, rend hommage. Je remercie à ce propos M. Hamon d'avoir fait allusion, tout à l'heure, à la nécessité d'un contrôle des grandes masses de dépenses plutôt que d'un contrôle qui se perd dans tous les détails.

J'ai l'intention — j'ai déjà donné des instructions à mes services dans ce sens — de faire préparer un projet qui pourrait être examiné, si vous le souhaitez et comme j'en ai pris l'engagement avec l'Assemblée nationale, au cours de réunions officieuses avec les membres de la commission de l'intérieur et, si vous le désirez, avec les membres de la commission des finances. Je ne demande pas mieux que de travailler avec mes collègues du Parlement qui connaissent plus particulièrement ces questions.

Un projet étant déposé, je pense que le Parlement voudra bien faire diligence pour le voter. C'est, je crois, la solution la meilleure pour répondre à cette nécessité de contrôle et aux préoccupations qui ont animé à la fois M. Hamon et M. Marrane. (*Applaudissements.*)

M. Marrane. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Mesdames, messieurs, M. le ministre de l'intérieur a indiqué que mon intervention n'avait pas porté sur l'objectif essentiel de la question orale avec débat posée par M. Debû-Bridel, c'est-à-dire le retard apporté à l'approbation du budget du département de la Seine.

Mon intention n'est pas d'embarrasser M. le ministre de l'intérieur par un débat contradictoire sur ce point. Je me borne à faire confiance à tous les élus de la Seine et aux contribuables du département qui liront mon intervention au *Journal officiel*. Ils pourront y voir si, oui ou non, celle-ci a porté sur ce retard et sur ses conséquences désastreuses.

M. le ministre a indiqué, par ailleurs, que le retard d'approbation du budget n'entravait pas le fonctionnement des services, puisqu'il était possible d'utiliser les mêmes crédits qu'en 1950. Vous êtes des administrateurs avisés et vous n'ignorez pas que la politique d'inflation du Gouvernement aboutit à une hausse considérable de tous les prix et qu'ainsi des crédits déjà insuffisants en 1950 le sont encore beaucoup plus en 1951; le retard apporté à l'approbation des articles du budget entrave donc inévitablement le fonctionnement normal d'une grande administration, de grands services publics, comme ceux du département de la Seine.

Enfin, M. le ministre de l'intérieur a déclaré qu'à son sens mon intervention s'adressait surtout au ministre des finances. Mais, dans la lettre de M. le ministre de l'intérieur à M. le préfet de la Seine, qui contient les observations relatives au budget, il est indiqué à de nombreuses reprises — j'ai cité quelques exemples — que le ministre de l'intérieur s'abrite derrière le ministre des finances, si bien que j'ai l'impression — et c'est pourquoi je crois que ce débat a été utile — que le ministre de l'intérieur a une tendance — je ne dis pas seulement l'actuel ministre de l'intérieur, je dis, d'une façon générale, le ministre de l'intérieur...

M. le ministre. Nous sommes d'accord!

M. Marrane. ... le ministre de l'intérieur, dis-je, a une tendance à borner son rôle à celui de facteur entre le ministre des finances et les collectivités départementales et locales. La loi lui a donné une responsabilité beaucoup plus grande. Officiellement, il existe un tuteur, c'est le ministre de l'intérieur et mon intervention a pour but de montrer au ministre de l'intérieur quelle est sa responsabilité.

M. le ministre. Nous sommes d'accord.

M. Marrane. M. le ministre de l'intérieur nous dit: il faut vous adresser au ministère des finances. Excusez-moi de vous le dire, monsieur le ministre, mais, de deux choses l'une: ou bien vous vous considérez comme le tuteur et c'est vous qui devez défendre les collectivités secondaires, ou bien vous considérez que vous n'avez pas suffisamment d'autorité pour défendre les collectivités locales et départementales, et alors il faut passer vos pouvoirs de tutelle à l'autre ministère.

M. le ministre. Vous seriez plus mal servis.

M. Marrane. Monsieur le ministre de l'intérieur, tout à l'heure j'ai fait l'éloge des hauts fonctionnaires du département de la Seine et de ses fonctionnaires en général; il est exact que ce sont des gens d'une grande compétence et d'une grande conscience professionnelle. Mais si nous avions à choisir, nous, représentants des collectivités locales et départementales, entre la tutelle des services du ministère de l'intérieur et celle des services du ministère des finances, il n'est pas douteux que notre choix irait au ministère de l'intérieur.

M. le ministre. Je vous remercie.

M. Marrane. En effet, les fonctionnaires du ministère de l'intérieur, même si nous sommes fréquemment en désaccord avec eux, ont au moins une supériorité sur ceux des finances: c'est qu'ils connaissent les problèmes départementaux et communaux. C'est précisément parce que ceux des finances n'y connaissent rien qu'ils sont le plus dangereux. (*Rires et marques d'approbation*) et c'est parce qu'ils sont dangereux que je m'adresse au tuteur des collectivités du département de la Seine et de la ville de Paris, pour lui demander de jouer son rôle, non pas seulement en usant de la guillotine sur des chapitres du budget mais en remettant à leur place les fonctionnaires du ministère des finances qui veulent se mêler de tout et ne connaissent presque rien.

Voilà le sens de mon intervention. Il est indispensable de dire une bonne fois que tous les représentants des collectivités locales et départementales en ont assez de cette double tutelle. J'insiste vivement auprès de tous nos collègues du Conseil de la République pour qu'ils votent la résolution que j'ai présentée tout à l'heure. (*Applaudissements à l'extrême gauche, ainsi que sur de nombreux bancs.*)

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. La déclaration que vient de faire M. le ministre de l'intérieur et les commentaires en beaucoup de points judicieux, empreints d'expérience, qu'a donnés M. Marrane, devraient, au contraire, dégager la possibilité d'une entente raisonnable sans qu'il soit besoin d'une résolution.

Des observations de M. le ministre de l'intérieur, je retiens qu'il veut bien donner à l'étude du contrôle du budget de la ville et du département, l'ampleur que ce problème comporte. Je suis particulièrement sensible à sa suggestion de traiter ce problème en liaison avec les représentants des commissions compétentes des deux Assemblées. J'y suis particulièrement sensible parce qu'il me paraît y avoir là une initiative malheureusement

trop rare. Dans des cas de plus en plus nombreux, il arrive que des membres du Gouvernement profitent de la dispersion des Assemblées et de l'étendue des problèmes pour régler seuls les questions qui nous mettent devant une sorte de fait accompli, alors que l'esprit du contrôle parlementaire est, je crois, d'associer les membres des assemblées qui siègent dans les commissions à la préparation des mesures proposées, la décision étant votre apanage, monsieur le ministre.

Je vous remercie également d'avoir accueilli mes observations sur le contrôle par grandes masses budgétaires et je me réjouis d'apprendre que vous avez envisagé des conférences préparatoires des chefs de services pour revoir les méthodes conduisant à l'étude d'ensemble des budgets du département et de la ville.

Je pourrais dire, monsieur le ministre, avec moins d'expérience et de véhémence à la fois que M. Marrane, mais avec quelque fermeté cependant, que nous vous préférons comme tuteur à l'administration de la rue de Rivoli, non seulement en raison de votre personne, mais aussi en raison des traditions des deux maisons.

J'en ai terminé avec ces suggestions en vous demandant instamment de revoir la question des délais de transmission.

Considérons quelques dates. Pour transmettre le décret il a fallu deux mois en 1946, ce qui se conçoit à la rigueur, étant donné le désordre de l'époque; il a fallu 16 jours en 1947, 7 en 1948, 21 en 1949, 6 semaines en 1950, deux mois et un jour en 1951. Monsieur le ministre, ne nous obligez pas à croire que les services de dactylographie du ministère ont besoin de deux mois et un jour pour « taper » 42 pages!

M. Primet. A. Alric dirait que la courbe représentative a une forme de chapeau. (*Rires.*)

M. Léo Hamon. Voilà l'essentiel des observations que j'avais à vous faire. Mais rejoignant celles qui ont été présentées par M. Debû-Bridel quant à la critique de cette prétendue perfection des décrets-lois, que l'expérience dément décidément souvent, je voudrais encore vous demander de faire cesser ce qu'il y a de choquant dans ce désaccord de la loi et des faits.

Vous nous dites que la loi est inapplicable; franchement, j'en conviens. Mais rien n'est plus dangereux pour l'esprit des démocraties, rien n'est plus dangereux pour le sens du respect de la loi, malheureusement trop rare dans notre pays, que cette habitude qu'ont les gens prennent de ne pas voir la loi respectée, tantôt parce qu'elle est vraiment inapplicable, tantôt parce qu'ils la croient telle.

Donnons un exemple de civisme en ajustant la loi aux faits, pour pouvoir aussi ajuster les faits aux lois. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. Deutschmann. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Deutschmann.

M. Deutschmann. J'ai demandé la parole pour rectifier ce qui a été dit tout à l'heure par M. le ministre, à savoir que l'on peut toujours payer au cours d'un exercice en prélevant sur le montant des crédits de l'exercice précédent. J'ajoute que certaines dépenses ont un caractère permanent.

Puisque j'ai la parole, je tiens à dire que les griefs qui ont été articulés à la tribune tout à l'heure par MM. Léo Hamon, Debû-Bridel et Marrane — je sais que je ne suis plus dans le cadre de la question — sont également ceux des élus des assemblées locales du département de la Seine, où la tutelle se manifeste surtout à sens unique, c'est-à-dire dans le sens répressif. (*Nombreuses marques d'approbation.*)

M. Bertaud. A bas la répression, vive la liberté!

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion est close.

J'ai reçu de M. Marrane et des membres du groupe communiste la proposition de résolution suivante:

« Le Conseil de la République proteste contre le retard intolérable apporté par le ministre de l'intérieur à l'approbation du budget du département de la Seine et contre les abus de l'autorité de tutelle pratiquant des amputations sur des chapitres cependant votés dans le respect des lois en vigueur.

« L'approbation n'étant intervenue qu'après les délais légaux fixés par le décret du 13 juin 1939, article 14, il estime que le préfet de la Seine n'a pas à tenir compte des observations présentées par M. le ministre de l'intérieur sur ce budget pour l'année 1951.

« Il invite le Gouvernement à proposer au Parlement les subventions qui s'imposent pour couvrir le département de la Seine des dépenses supplémentaires qu'il devra supporter du fait du retard apporté par les autorités de tutelle à l'approbation du budget de 1951.

« Il invite le Gouvernement à déposer dans les plus brefs délais le projet de loi destiné à l'application des articles 87 et 89 de la Constitution sur l'extension des libertés communales et départementales ».

La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Après les explications données ici par notre collègue M. Hamon je suis un peu surpris de ne pas le voir manifester plus d'enthousiasme pour le vote de ma proposition de résolution.

J'ai connu M. Hamon en de nombreuses circonstances. Je sais qu'il a une très grande habileté, je sais qu'il a de très grandes qualités, mais c'est la première fois que je le vois jouer le rôle d'un saint-bernard. (*Sourires.*) Cela veut dire que je ne connais pas encore toutes ses aptitudes, et il en a certainement d'autres que j'ignore.

En tout cas, je crois que ma proposition de résolution correspond vraiment bien à la situation.

Je ne veux pas reprendre les arguments que j'ai apportés au cours de mon exposé. Je fais confiance à l'assemblée qui, je l'espère, voudra bien voter cette proposition de résolution, qui, si elle est votée, ne peut qu'inciter le Gouvernement et notre tuteur M. le ministre de l'intérieur, à manifester plus d'énergie pour défendre les collectivités locales et départementales. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Debû-Bridel. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Il y a beaucoup de choses dans la proposition de résolution de M. Marrane. Pour ma part, je ne verrais aucun inconvénient à ce que le Conseil de la République, prenant acte des plaintes légitimes qu'ont fait entendre tous les élus de la Seine, votât la première partie de cette résolution, ainsi conçue:

« Le Conseil de la République proteste contre le retard intolérable apporté par le ministre de l'intérieur à l'approbation du budget du département de la Seine et contre les abus de l'autorité de tutelle pratiquant des amputations sur des chapitres cependant votés dans le respect des lois en vigueur. »

Je demanderai le vote par division. Je voterai donc cette première partie, sous une réserve pourtant. A ce sujet, je demanderai à M. Marrane s'il est d'accord. Il serait injuste et injustifié de vouloir faire peser sur le ministre de l'intérieur des responsabilités qui, en tout état de cause, sont d'ordre gouvernemental. Nous savons, en fait, comment les choses se passent, à savoir que les responsabilités sont surtout d'ordre financier. Alors, si M. Marrane accepte de supprimer les mots: « par le ministre de l'intérieur », je me rallierais à la première partie de sa résolution.

M. Marrane. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. A la suite de votre observation, monsieur Debû-Bridel, je veux bien que l'on substitue aux mots: « par le ministre de l'intérieur », les mots: « par l'autorité de tutelle ».

M. le ministre. C'est exactement la même chose!

M. Marrane. Monsieur le ministre, ne me faites pas de reproches; c'est ce que j'avais écrit. (*Sourires.*) M. Debû-Bridel me demande de modifier mon texte. D'autre part, vous avez indiqué vous-même que vous étiez obligé de consulter, sur beaucoup de points, le ministère des finances. Il est évident que les mots « autorité de tutelle » permettent une interprétation plus large des critiques qui seraient votées par cette assemblée.

Mme le président. Permettez-moi de vous rappeler le troisième alinéa de l'article 91 du règlement:

« Une modification ou addition de signature ou de texte à une proposition de résolution n'est recevable que si elle a été déposée avant que le président ait donné lecture de ladite proposition. »

J'ai donc le regret de vous dire, monsieur Debû-Bridel, qu'il aurait fallu vous mettre d'accord avec M. Marrane avant la lecture de ce texte.

Je vous signale que vous avez la ressource de proposer le passage à l'ordre du jour pur et simple ou, encore, le vote par division de ce texte.

M. Bertaud. Il n'y a qu'à remplacer les mots « ministre de l'intérieur » par « Gouvernement irresponsable ». (*Rires.*)

M. Jacques Debû-Bridel. Je ne tiens pas à mettre en cause M. le ministre de l'intérieur. C'est le Gouvernement qui est engagé!

M. Marrane ne peut-il revenir sur sa rédaction ?

Mme le président. Déposez une nouvelle résolution!

M. Jacques Debû-Bridel. Monsieur Marrane, vous nous permettriez de voter la première partie de votre résolution si vous acceptiez la rédaction suivante, ainsi rédigée:

« Le Conseil de la République proteste contre le retard intolérable apporté à l'approbation du budget du département de la Seine et contre les abus de l'autorité de tutelle pratiquant des amputations sur des chapitres cependant votés dans le respect des lois en vigueur ».

M. Marrane. J'accepte cette rédaction.

Mme le président. Le premier alinéa de la proposition de résolution serait donc ainsi libellé:

« Le Conseil de la République proteste contre le retard intolérable apporté à l'approbation du budget du département de la Seine et contre les abus de l'autorité de tutelle pratiquant des amputations sur des chapitres cependant votés dans le respect des lois en vigueur ».

M. Debû-Bridel ayant demandé le vote par division, je mets aux voix le premier alinéa de la proposition de résolution ainsi rédigé.

(*Ce texte est adopté.*)

M. Léo Hamon. Je demande la parole pour expliquer mon vote sur l'ensemble de la proposition de résolution.

Mme le président. La parole est à M. Léo Hamon.

M. Léo Hamon. Le saint-bernard était un prévoyant (*Sourires.*) Quand il s'agit d'une proposition de résolution, qui se présente en affirmations politiques et sur laquelle on recense par conséquent des sympathies et des antipathies politiques, les choses sont simples: on vote, les bulletins tombent et la question est réglée.

Mais je pense que ce débat mérite mieux qu'une conclusion d'affrontement politique. Il appelle une résolution de suggestions constructives et c'est parce que j'ai pensé, monsieur Marrane, que se produirait ce qui arrive, en effet, en raison des improvisations de rédaction dans le cours même du débat, qu'il valait mieux s'abstenir de voter dans des conditions qui ne seraient pas claires.

Je ne veux pas contribuer à un vote politique dans une affaire qui concerne l'administration municipale. Aucun groupe n'y possède, j'en suis persuadé, le monopole de certaines préoccupations, aucun groupe n'est, davantage, fermé à certaines inquiétudes; parce qu'il fallait faire des choses techniques j'ai pensé qu'il valait mieux ne pas se condamner à des votes proprement politiques.

Nous venons de rajuster le premier alinéa. Que va-t-il se passer sur le second ? Je le dis franchement: il y a dans ce texte des choses que je tiens pour raisonnables.

Il est vrai que certaines dispositions indiquées par l'autorité de tutelle ne sont plus applicables, pratiquement, au point de l'année où nous sommes. Mais il est vrai aussi — monsieur Marrane, vous avez fait partie des conseils du gouvernement, et vous ne pouvez pas l'ignorer — qu'il est impossible d'inviter un préfet, fonctionnaire du Gouvernement, à ne pas tenir compte des instructions de ce Gouvernement. Ce n'est pas raisonnable...

M. le ministre. Il veut suicider le préfet!

M. Léo Hamon. Alors, songez à la vie du préfet d'abord, et revoyons ensemble ce texte, qu'il n'est pas possible, je le répète, sous cette forme, de voter et qui, cependant, mérite mieux que d'être rejeté en bloc. Aussi, suggérant maintenant ce que j'aurais voulu susciter dans mon rôle de saint-bernard avant l'ouverture même du débat sur la proposition de résolution elle-même, je demande, sous le regard sévère de Mme le président,...

Mme le président. Je ne suis pas sévère, non!

M. Léo Hamon. ...s'il n'est pas possible d'ajourner la suite du vote sur les différents alinéas, afin d'essayer d'aboutir ensemble à une rédaction qui tienne compte à la fois de la nécessité de dire ce qui doit être dit sur les prérogatives des autorités locales — cet esprit ne peut heurter M le ministre de l'intérieur — et ce qui doit aussi être raisonnablement retenu, compte tenu de l'autorité du ministre de l'intérieur.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais exposer au Conseil de la République que, si la suggestion de M. Hamon d'ajourner le débat était acceptée, je m'excuserais auprès de lui de ne pouvoir être présent pour la suite de la discussion. En effet, je suis appelé à partir, dans une heure, pour les régions de l'Est. Je m'excuse donc à l'avance de mon absence, dans le cas où ce débat serait ajourné.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Je répondrai à l'invitation de M. Hamon, en faisant la proposition suivante.

Il y a parmi nous beaucoup de maires et de conseillers généraux. Les problèmes qui ont été discutés n'intéressent pas seulement, à vrai dire, le département de la Seine, car je suis certain que les conseils généraux de province et les conseils municipaux n'ont pas tous eu à se réjouir du supercontrôle des finances.

S'il est possible de renvoyer les trois derniers paragraphes à l'examen de la commission de l'intérieur, je ne m'y oppose pas, mais il n'en est pas moins vrai que le premier paragraphe est adopté.

Mme le président. Je suis obligée de vous rappeler notre règlement. Celui-ci ne permet pas, lorsqu'il s'agit d'une question orale avec débat, le renvoi à la commission du texte de la proposition de résolution. Nous pouvons simplement suspendre la séance quelques instants pour vous permettre de vous entendre sur un texte.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je m'excuse de prendre encore la parole dans ce débat.

Je souhaite, autant que vous-mêmes, que nous arrivions à une solution constructive.

Je vous ai dit, tout à l'heure, qu'il était dans mon intention, et que j'avais donné des instructions à cet effet, d'établir un nouveau texte visant le contrôle des budgets de la ville de Paris et du département de la Seine.

Je vous ai dit mon souci de préparer ce texte en accord avec les représentants des commissions du Parlement. Ne pensez-vous pas qu'à ce moment-là vous pourriez formuler les observations que vous venez d'énoncer ? Elles pourraient alors être concrétisées par un texte.

Dans ces conditions, il m'apparaît que cette discussion pourrait être close par le vote du premier paragraphe du texte de la proposition de résolution.

Ne prolongeons pas un débat dans lequel il a été dit tout ce qui était à dire. Des observations très justes — je suis de l'avis de M. Hamon — ont été formulées et méritent d'être retenues. Je vous propose de les concrétiser au moment où nous étudierons en commun le texte actuellement en préparation. (*Applaudissements.*)

M. Jacques Debû-Bridel. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Je suis prêt à répondre à l'appel de M. le ministre de l'intérieur. Pour ma part, j'avais très modestement limité ce débat à la question de l'approbation des budgets. Je crois que la proposition de résolution sur laquelle nous nous sommes mis d'accord, les explications que le ministre nous a données, les efforts qu'il est en train de faire par les

instructions qu'il a données à ces fonctionnaires et ceux des finances pour hâter l'approbation et l'examen du budget, clôturent en fait ce débat limité.

Mais il était fatal que, parlant du régime de Paris et de la Seine, le grave, le très grave problème de la tutelle soit évoqué. Il serait grave aussi, je crois, de s'y engager à la légère. Puisqu'on nous promet que nous serons saisis prochainement d'un texte abrogeant en fait les décrets de 1939 et visant dans toute son ampleur le problème, je crois que nous aurions tout intérêt à reporter à ce moment-là la discussion.

M. Marrane. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Je ne crois pas, contrairement à M. Debû-Bridel, que le débat soit clos...

M. Jacques Debû-Bridel. Nous avons été d'accord trop longtemps!

M. Marrane. Monsieur Debû-Bridel, nous avons été d'accord dans des circonstances autrement difficiles...

M. Jacques Debû-Bridel. C'est vrai!

M. Marrane ... pour que vous me permettiez d'exprimer l'espoir que cet accord se maintienne pour défendre les libertés municipales. En tout cas, je ne crois pas, je ne considère pas, que le débat soit clos. Je n'insiste pas, étant donné le vote unanime intervenu tout à l'heure, sur le premier paragraphe de la résolution il me paraît désirable d'éviter une division sur la fin de la résolution que j'ai déposée, car cela affaiblirait la portée du vote intervenu.

M. Jacques Debû-Bridel. C'est vrai.

M. Marrane. Dans ces conditions, je retire les trois derniers alinéas, mais avec cette indication que je ne considère pas le débat comme étant clos.

M. Jacques Debû-Bridel. Nous non plus.

M. Marrane. Je déposerai à la prochaine séance sur le bureau du conseil une proposition de résolution qui sera renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Les trois derniers alinéas étant retirés, je mets aux voix la proposition de résolution de M. Marrane, qui comprend donc seulement le premier alinéa.

(*La proposition de résolution est adoptée.*)

— 4 —

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME POUR 1952

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1952 (travaux publics, transports et tourisme. — I. — Travaux publics, transports et tourisme). (N°s 735 et 781, année 1951 et n° 791, année 1951, avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, du tourisme et des transports:

M. Zyromski, conseiller technique au cabinet du ministre;

M. Fourgous, administrateur civil à la direction du budget;

M. Yrissou, directeur du cabinet du ministre;

M. Partrat, chef de cabinet;

M. Cruchon, chargé de mission au cabinet;

M. Dorges, secrétaire général aux travaux publics;

M. Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports;

M. Bernard Renaud, directeur du personnel;

M. Rumpler, directeur des routes;

M. Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables;

M. Ingrand, commissaire général au tourisme;

M. Larrieu, chef de bureau au commissariat général au tourisme.

Acte est donné de ces communications.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Albert Lamarque, *rapporteur de la commission des finances.* Mes chers collègues, je me permets, très rapidement, de vous exposer quelques points saillants du budget des travaux publics, des transports et du tourisme. C'est un gros budget, il s'élève à 157.134 millions, supérieur de 22.467 millions à celui de 1951, importante augmentation par conséquent, augmentation dont vous connaissez les raisons et dont les rapporteurs des précédents budgets vous ont entretenu. Cette augmentation résulte, en dehors d'un crédit de 5 milliards qui concerne exclusivement la Société nationale des chemins de fer français, le reclassement de la fonction publique, l'augmentation des traitements et soldes du personnel et, en général, de la hausse des prix.

Il faut nous féliciter de la nouvelle présentation des fascicules de nos budgets particuliers. En ce qui concerne, par exemple, le budget des travaux publics, il est deux fois moins épais que celui de l'année dernière, plus condensé, plus ramassé, et d'une pénétration par conséquent plus facile et également d'un contrôle plus aisé.

Les chapitres concernant le personnel que nous avons à considérer en premier lieu englobent 20.180 millions, soit près de 3 milliards de plus qu'en 1951.

L'ensemble de l'effectif du budget des travaux publics s'élève à 66.650 unités; il a subi une compression, une très sérieuse compression puisque, du 31 janvier 1950 au 31 janvier 1951, les réductions ont été de 3.457 unités.

Ce résultat est dû au fonctionnement de la commission des économies. Il nous est ainsi possible de retenir, en l'espèce, que c'est une commission qui n'aura pas été inutile. Il se traduit, sur ce budget du personnel, par une économie de 2 milliards. Ce n'est pas le diable, par les temps qui courent, mais, néanmoins, c'est un résultat qui n'est pas à dédaigner.

En ce qui concerne le matériel et les travaux, l'ensemble s'élève à 30.200 millions, avec une majoration de 10 milliards par rapport à 1951.

Trois chapitres émergent particulièrement, trois chapitres dont je dirai que la fonction essentielle du budget des travaux publics est de les traiter et de les réglementer: les routes et ponts, les voies de navigation intérieures et les ports maritimes.

En ce qui concerne les routes nationales, avec leur cordon de 80.000 kilomètres, elles absorbent un crédit de 19.500 millions, supérieur de 4 milliards au crédit de 1951. N'ayez pas trop de joie en l'espèce à la constatation de cette augmentation de 4 milliards, car nous n'aurons pas, je crois, plus de cailloux, ni plus de sable, ni plus de goudron.

Cette augmentation est destinée à faire face aux hausses de prix et de telle sorte que l'on peut dire, et que l'on peut d'ailleurs répéter ce qui a été indiqué à l'occasion des précédentes discussions du budget des travaux publics que la dotation de notre route est vraiment insuffisante. Pour faire un travail analogue à celui qui s'accomplissait avant guerre, il faudrait à peu près un tiers de crédits de plus.

La cadence de l'entretien avant les hostilités était de 20 pour 100, elle est à l'heure présente de 12 p. 100. C'est incontestablement là un résultat très fâcheux, on s'en doute. Nos routes ont belle apparence quand on les considère, quand on les regarde. C'est un hommage d'ailleurs que nous devons rendre aux services des ponts et chaussées qui, à défaut de crédits et d'argent, dépensent des trésors de science et d'ingéniosité pour conserver à nos routes cette apparence. Il n'en demeure pas moins vrai que le fond, le soubassement ne cesse pas de s'user, et quand il faudra le reprendre d'une façon sérieuse, on s'apercevra que les économies qui ont été réalisées jusqu'ici sous ce prétexte, auront été finalement ruineuses. (*Applaudissements.*)

L'état de la route à l'heure actuelle, nous pouvons le dire, est dans une situation tragique. Je reprends d'ailleurs une expression qui a été prononcée à l'Assemblée nationale quand on a traité de ce sujet. Situation tragique pour la vitalité de

notre pays et pour le tourisme, le tourisme qui est lié intimement, vous le savez, à la route, le tourisme qui représente à l'heure actuelle une de nos ressources les plus fructueuses. Nous nous sommes félicités du record que nous avons battu cette année avec 200.000 visiteurs dans notre pays, qui nous ont apporté de belles et généreuses devises étrangères.

Mais prenons garde. Les visiteurs, les touristes ne considèrent pas seulement les beautés et les curiosités ambiantes. Ils regardent également la route, et si elle n'est pas en bon état, si elle ne leur donne pas satisfaction, si elle ne leur apporte pas les garanties qui sont indispensables, eh bien ! ces touristes iront ailleurs. Ils nous quitteront et nous n'aurons pas alors d'autre ressource que de nous frapper la poitrine.

Que peut-on faire pour l'avenir ? Monsieur le ministre, je sais que vous avez la préoccupation — et vous l'avez montré d'ailleurs — à un degré très élevé de ce sujet. Que peut-on faire pour l'avenir ? Le projet qui a été déposé et qui porte votre nom — c'est un hommage que l'on peut vous rendre —, ce que l'on appelle actuellement le plan Pinay prévoit, par une taxe qui serait appliquée aux véhicules automobiles, un rendement de 12 milliards par an, qui recevraient, je crois, une affectation spéciale. Ils seraient destinés à l'entretien de nos routes et à leur amélioration générale.

Je ne sais pas ce qu'il peut advenir de votre projet, mais quoi qu'il en soit, nous souhaitons à l'heure présente, et nous le souhaitons ardemment, qu'on fasse quelque chose et qu'on vienne au secours de la route française.

Le troisième point que je veux considérer devant vous a trait aux charges économiques. Ce sont elles, surtout, qui accablent le budget des travaux publics car, sur les 157 milliards dont je parlais tout à l'heure, elles représentent 101 milliards. Ce budget, dont je disais qu'il était très lourd, ne comporte en réalité pour lui-même, pour son propre fonctionnement, que 56 milliards, c'est-à-dire 36 p. 100 de l'ensemble.

Il y a également trois postes essentiels à relever: d'abord, les chemins de fer secondaires d'intérêt général qui exigent 452 millions pour combler les insuffisances d'exploitation et pour les remises en état. Le réseau de la Corse reçoit, pour sa part, la moitié de cette dotation en vue de sa modernisation et tous ceux qui aiment l'île de Beauté — ils sont certainement innombrables — se réjouiront de ce résultat. Ensuite, la régie autonome des transports parisiens reçoit, elle 2.730 millions, c'est-à-dire 770 millions de plus que l'année dernière, par le jeu de la loi du 21 mars 1948 qui laisse par moitié à l'Etat et aux collectivités publiques la charge du manque à gagner dû aux tarifs réduits, jusqu'à concurrence d'un plafond de 15 p. 100 des recettes, et c'est par ce calcul que l'on inscrit dans leur budget le chiffre que j'ai indiqué de 2.730 millions.

Le conseil d'administration de la R. A. T. P. — et tout à l'heure, j'entendais parler, au cours du débat précédent, des transports parisiens, incidemment d'ailleurs — a fait connaître que son exploitation de 1950 se traduisait par un excédent de 390 millions, le premier bénéfice réalisé depuis la guerre de 1914 — je l'ai lu dans les journaux et monsieur le ministre pourrait, tout à l'heure, peut-être, le préciser — et un bénéfice qui a permis d'éponger tous les déficits antérieurs en laissant même un boni qui est, à l'heure actuelle, de deux ou trois millions.

Dans les mêmes conditions, le conseil d'administration a annoncé que le compte d'exploitation, en ce qui concerne l'exercice 1952, présentait un parfait équilibre et si je souligne ce fait particulier, c'est pour montrer combien nous pouvons être heureux qu'un grand service d'intérêt public, un grand service autonome puisse présenter, à l'heure actuelle, une gestion saine et équilibrée et c'est incontestablement là une réponse victorieuse à certaines critiques parfois irraisonnées et parfois injustes.

Le gros morceau, monsieur le ministre, c'est la S. N. C. F. Je ne m'étendrai beaucoup sur ce sujet, puisqu'aussi bien je pense qu'un débat particulier, selon les délais que la délibération ministérielle a fixés, doit s'instituer dans nos assemblées au sujet de la S. N. C. F. et de son déficit.

Quoi qu'il en soit, dans le budget que nous présentons à l'heure actuelle à notre assemblée, et sous une double rubrique, nous mentionnons au bénéfice de la S. N. C. F. un crédit global de 96.300 millions de francs.

Une première subvention de 16.300 millions est versée au titre de l'indemnité compensatrice que l'Etat, prenant en charge la moins-value des tarifs réduits, doit à la S. N. C. F. Je dois indiquer d'ailleurs que ce chiffre ne fait que croître et embellir. Nous mentionnons cette année 16 milliards au titre de l'exercice 1952; pour 1951, nous avions 12 milliards; l'année précédente, nous avions 8 milliards; il y a en instance, à l'heure actuelle, devant les assemblées, des demandes pour un chiffre de 8 milliards; si elles sont prises en considération et acceptées, nous aurons par conséquent, de ce chef, un total de près de 25 milliards.

Nous arrivons à la subvention d'équilibre. C'est là, je crois, le point essentiel d'une discussion qui peut s'instituer à cette heure et nous aurons certainement un débat spécial sur ce sujet.

Nous n'avons pas bien compris le chiffre de 80 milliards que vous avez inscrit dans le budget. En 1951, nous avons voté 75 milliards. En cours d'exercice, on a versé à la S. N. C. F. un supplément de 20 milliards, soit par conséquent, au titre de 1951, un total de 95 milliards au bénéfice de la S. N. C. F. Pour 1952, vous inscrivez 80 milliards. Vous envisagez ainsi une réduction de 15 milliards et je crois bien que cette réducton est envisagée au titre de votre plan.

Que prévoit le plan Pinay ? Il prévoit la réorganisation générale des transports français et l'assainissement financier de la S. N. C. F. Vous en connaissez le mécanisme. Le réseau serait divisé en deux parties: les lignes de grande desserte, c'est-à-dire 25.000 kilomètres, dont l'entretien passerait à la charge de l'Etat, au compte d'une infrastructure et pour mettre la Société nationale des chemins de fer français à égalité sur ce point avec d'autres transports, notamment les transports routiers et les transports aériens. Le reste du réseau sera composé par des lignes affluentes, des lignes qui pourraient être modernisées ou qui, le cas échéant, pourraient disparaître au bénéfice de l'exploitation routière. Il y a donc ces 80 milliards que vous avez inscrits dans le budget et nous savons déjà, par des renseignements qui nous ont été communiqués par la Société nationale des chemins de fer français, que le déficit de 1951 sera de 90 milliards. Vous allez par conséquent transporter sur l'exercice 1952 ce déficit de 90 milliards; mais vous n'allez pas transporter que cela. Vous allez transporter également 80 milliards qui ont été annoncés en supplément des charges d'exploitation dues aux hausses générales. Je crois d'ailleurs que c'est un point qui n'est pas contesté par la Société nationale des chemins de fer français: 90 milliards plus 80, cela fait 170 milliards. Vous abordez par conséquent l'année 1952 avec un déficit de 170 milliards.

Qu'avez-vous pour atténuer ce déficit, pour l'atténuer dans le moment où je vous parle et avec les mesures qui ont été prises ? Vous avez l'augmentation qui a été appliquée au tarif marchandise, augmentation de 5,127 p. 100, qui doit rapporter en année pleine 24 milliards.

Par conséquent, dans la conjoncture actuelle, dans les circonstances que nous connaissons, vous entrez dans l'année 1952 avec un déficit de 146 milliards, cela avec les éléments que nous pouvons connaître, déterminer et chiffrer à l'heure actuelle. C'est sur ce point que tout à l'heure sans doute, monsieur le ministre, vous aurez à nous fournir des explications.

Il y a ce que j'appelais tout à l'heure et ce que nous continuons à appeler votre plan, le transfert de l'infrastructure, qui représente 40 milliards, inscrits au budget de l'Etat et qui seraient, si votre plan est approuvé, défalqués de la subvention ou plutôt du déficit de la S. N. C. F. Il resterait 106 milliards.

Ce matin j'ai lu dans les journaux que la S. N. C. F. proposait une augmentation de tarifs sur les services voyageurs et sur les services marchandises, qui devrait rapporter 44 milliards, ce qui réduirait par conséquent le déficit à 62 milliards. Je ne sais pas si je me trompe, mais tels sont les calculs que j'ai pu opérer d'après les éléments qui sont en ma possession.

Mais il n'en est pas moins vrai qu'en ce qui concerne le budget de l'Etat, nous aurions trois inscriptions à opérer au titre de la S. N. C. F. Nous aurions une première inscription, l'indemnité compensatrice de 16 milliards, toujours dans l'hypothèse où votre plan serait pris en considération; seconde inscription: les charges de l'infrastructure, 42 milliards; troisième inscription: la subvention d'équilibre, qui s'élèverait, selon le décompte que je viens de faire devant vous, à 62 milliards, ce qui représenterait au total, dans les conditions les meilleures que vous envisagez à l'heure actuelle, une inscription au budget des travaux publics de 108 à 110 milliards. C'est sur ce point, monsieur le ministre, que nous nous permettrons de vous demander des explications.

J'ai évoqué le déficit de la S. N. C. F., déficit dont on parle trop souvent et injustement dans l'opinion publique, sans vouloir reconnaître les efforts que la société a réalisés. En effet, quand nous considérons actuellement notre grand chemin de fer français, demandons-nous ce qu'il en restait au moment de la libération. Presque rien. Or, actuellement, il est reconstitué, modernisé en partie; il a développé son trafic, tout en opérant des réductions très importantes dans le personnel; celles-ci s'élèvent, depuis 1938, à 89.000 unités.

Il faut encore que l'opinion publique se rende compte que la S. N. C. F. a un caractère de service public et qu'elle est obligée d'assumer ainsi des servitudes nombreuses et parfois très lourdes. C'est ainsi, par exemple, que ses tarifs sont à

l'indice 14 en ce qui concerne les voyageurs, à l'indice 16 en ce qui concerne les marchandises. La moyenne de ses dépenses générales d'exploitation est à l'indice 25 ou 26, c'est-à-dire qu'elle vend sa marchandise à perte, ses billets à perte, pour elle, mais non pas à perte pour l'ensemble de l'économie française qui bénéficie de cette sorte de subvention déguisée.

Tels sont, mes chers collègues, les quelques points les plus saillants que je voulais exposer devant vous.

Monsieur le ministre, quand nous parlons de la S. N. C. F., de sa réorganisation, nous pensons tout de suite à votre plan qui intéresse à la fois nos routes et la S. N. C. F. Votre projet est incontestablement une œuvre courageuse à laquelle nous pouvons apporter notre adhésion, dans son principe tout au moins, sinon dans toutes ses modalités, une œuvre courageuse dans la mesure où elle sera capable, en ce qui concerne notre grand chemin de fer, de juguler l'hémorragie des déficits, de faire disparaître le désordre et l'anarchie des transports français pour aboutir à une coordination générale. C'est dans cette mesure que nous pourrons, sur le principe, vous accorder notre concours.

Voilà, mes chers collègues, l'ensemble des observations que je voulais présenter au nom de la commission des finances. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Jules Pouget, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je vais tâcher de me faire l'interprète fidèle de la commission des moyens de communication qui, à l'unanimité, a approuvé l'exposé que je vous présente en son nom.

Votre commission n'a pas l'intention de procéder à une analyse détaillée du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, tâche dévolue à votre commission des finances qui est saisie au fond et dont M. Lamarque vient de s'acquitter avec compétence et conviction. Elle a seulement voulu formuler quelques observations qui portent sur l'aspect technique des problèmes liés à ceux de la coordination du rail et de la route, de l'infrastructure routière, de la transformation du commissariat général au tourisme.

Au nom de la commission des moyens de communication, je m'associe aux observations générales de M. le rapporteur de la commission des finances sur la présentation nouvelle condensée et simplifiée; je dois aussi constater que la séparation des crédits de fonctionnement (que nous examinons aujourd'hui) et d'investissement n'a sans doute pas permis à la première Assemblée d'apprécier la politique gouvernementale en matière de travaux publics, de transports et de tourisme. C'est le même regret que nous pouvons exprimer aujourd'hui, devant cette sorte de squelette budgétaire dont nous ne voyons que les os, mais auquel il manque les organes essentiels pour être un corps vivant; plan comptable, en effet, il ne nous permet guère de vous intéresser aux différents problèmes que peut poser un budget de 157 milliards auxquels il faudrait ajouter les crédits d'investissement pour comprendre l'étendue des activités de l'Etat en ce domaine et toute l'importance, en particulier, du problème de la S. N. C. F. et de l'infrastructure routière.

Votre commission, qui n'a pas manqué de prendre connaissance des débats de l'Assemblée nationale à ce sujet (séances des 15 et 16 novembre 1951), a regretté que ceux-ci, à part quelques interventions pertinentes, aient porté sur de multiples points de détail, tel, au chapitre 1130, celui des bleus de travail des ouvriers de l'institut géographique national au chapitre 3010, celui du rétablissement des frais des bureaux des ponts et chaussées ou sur des amendements déposés à propos de la fermeture de certaines gares ou de lignes secondaires, donnant ainsi à ces débats le caractère d'une discussion entre chefs de rayons d'un grand magasin! (*Sourires.*)

Ici, nous ne ferons peut-être pas beaucoup mieux et cela nous fait davantage ressentir l'insuffisance des appréciations et la faiblesse des études, aussi bien que des suggestions ou des critiques, tant à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République.

La commission tient, tout d'abord, à attirer votre attention sur le chapitre 1180 relatif à la caisse autonome mutuelle de retraites des « petits cheminots », au sujet de laquelle l'Assemblée nationale a émis un vote paradoxal que n'avait pas manqué de souligner en commission votre président, M. Pinton. N'a-t-elle pas, en effet, adopté l'amendement de M. Marcel Noël, qui fait obligation au Gouvernement d'affilier les transporteurs routiers à cette caisse, alors qu'elle a rejeté celui de M. Dufour, prévoyant la péréquation des retraites de cette même caisse, sans pour autant donner au Gouvernement le moyen de l'alimenter en argent frais.

Notre collègue, M. Aubert, a souligné l'incertitude et la confusion qui règnent en ce qui concerne les subventions accordées aux chemins de fer d'intérêt général de Corse et de Provence, au chapitre 5060, subventions qui ne préjugent pas la continuation de leur exploitation, rendant ainsi leur gestion infiniment délicate. C'est encore une de ces épines irritantes laissées par l'exécutif au flanc du Parlement, sans cesse obligé, à travers le vote des budgets successifs, de régler les mêmes problèmes.

Nous regrettons que les mesures sollicitées par quelques-uns d'entre nous et promises par les ministres à l'occasion d'amendements et de réductions indicatives ne soient pas suivies de réalisations et de décisions conformes à nos désirs et aux promesses du Gouvernement.

Au chapitre 3130, concernant l'entretien des routes et des ponts, votre commission a noté que le crédit de 19.500 millions prévu pour 1952 est, compte tenu de l'augmentation du prix de la vie, inférieur à la somme dépensée l'an dernier pour le même objet, soit 17 milliards, alors que la rénovation de la plate-forme routière est rendue plus que jamais nécessaire par l'accroissement considérable de la circulation automobile. 19.500 millions consacrés à la route sur 30 milliards de travaux effectifs constituent un faible pourcentage dans un budget de 157 milliards, dont 101 milliards sont des subventions et 27 des dépenses de personnel, comme l'a d'ailleurs fait remarquer notre collègue, M. Lamarque, dans son rapport.

Soucieux d'assurer la gestion du bien public à la manière d'un bon père de famille, nous nous trouvons malheureusement tous les ans devant les mêmes vœux, les mêmes doléances et, hélas! devant la même indifférence des pouvoirs publics, entraînant peu à peu la disparition d'un capital dont les générations futures auront un jour la lourde charge d'assurer le remplacement.

Ne nous laissons plus bercer par l'illusion de posséder le plus beau réseau routier du monde. Quand nous déciderons-nous à être plus modestes et à admettre que nous perdons chaque année davantage ce réseau, peut-être magnifique à l'origine, mais qui devient par notre faute insuffisant malgré les efforts méritoires de services dont nous admirons l'ingéniosité et auxquels il a été rendu hommage tout à l'heure? Notre réseau n'est plus adapté aux besoins modernes, voilà la vérité!

Monsieur le ministre, nous nous proposons d'obtenir prochainement, à l'occasion d'une question orale avec débat, des déclarations formelles sur votre politique en matière de financement routier, mais il faudrait tout de même en finir avec ce drame et ne pas ajouter sans cesse un chapitre nouveau à la balade douloureuse sur nos routes de France.

Ces remarques étant faites, nous nous permettons d'attirer l'attention du ministre sur trois points essentiels: la reconstruction des ponts (dont 3.350 sont encore à rétablir), l'établissement des pistes cyclables et cavalières et la suppression — ou de l'aménagement — des passages à niveau sur les grands itinéraires.

L'insuffisance des crédits affectés à la reconstruction des ponts aboutira au ralentissement du rythme de cette reconstruction et cela nous laisse craindre qu'un jour il y ait conflit entre la reconstruction et l'entretien, avec pour conséquence le sacrifice de l'une ou l'autre de ces tâches. La commission des moyens de communication rejoint la commission des finances dans les observations présentées sur ce point. Nous nous félicitons de ce que l'adoption par l'Assemblée nationale d'un amendement de M. Marcel Noël (au chapitre 1040) permette de corriger la situation défavorable faite aux agents de travaux et conducteurs de chantiers des ponts et chaussées, classés, à leur détriment, dans le service sédentaire. Ce n'est pas là une faveur, mais simplement une mesure d'équité.

Au chapitre 5090, relatif à la subvention accordée à la S. N. C. F., votre commission, après avoir souligné la pertinence des observations de M. Lemaire devant l'Assemblée nationale concernant l'évaluation imparfaite du déficit de cette société, a regretté, une fois de plus, d'être dans l'ignorance des intentions du Gouvernement qui semble ne rien prévoir pour combler la différence entre le chiffre réel de ce déficit en 1952 (soit environ 130 milliards) et celui de la subvention proposée (85 milliards). Un premier examen du plan établi par M. Pinay pour réorganiser financièrement la S. N. C. F., plan qui a été développé assez largement par M. Lamarque tout à l'heure, ne nous a pas permis de connaître le rendement, même approximatif, d'une taxe destinée à combler en partie un déficit que nous ne connaissons malheureusement que trop bien et dont le comblement serait tout de même base sur une taxe hypothétique à rendement non déterminé.

Le chapitre 1140 prévoit la transformation de l'actuel commissariat général au tourisme en direction générale. Initialement, j'étais un peu inquiet de cette transformation d'un commissariat général en direction de ministère, ce qui me semblait substituer une organisation statique, lente, et à tendance éventuellement routinière, à un organisme que nous souhaitons souple, mouvant, et pouvant s'adapter à toutes les conditions exigées par une concurrence, une prospection et une utilisation maximum de toutes les activités touristiques et autres.

Le Parlement a décidé de donner à cet organisme une certaine stabilité en le transformant en direction général de ministère. Comme je dois obéir aux lois du Parlement et à la Constitution, je m'incline et j'accepte, évidemment par force, l'idée d'une direction ministérielle. Mais je voudrais que, pour l'avenir, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, quel qu'il soit — je souhaite vous voir longtemps à ce poste, monsieur le ministre — affirme que cette direction nouvelle devra toujours rechercher le maximum de souplesse et de vigueur dans son action et dans celle, par conséquent, des organismes qu'elle contrôle.

Tout à l'heure je vous demanderai, au nom de la commission des moyens de communication, de voter un amendement pour donner à cet organisme plus de force, plus de possibilités, et je me permettrai d'en développer les motifs au moment de sa discussion.

En ce qui concerne les subventions accordées aux associations touristiques, la commission suggère au Gouvernement d'en reporter une partie sur les crédits d'équipement indispensables au plan de développement de notre première industrie nationale, et je me permets d'apporter un complément d'information.

Ces subventions servent à aider des quantités d'associations qui s'intéressent au tourisme, plus particulièrement au tourisme populaire. Il ne s'agit pas des subventions accordées aux syndicats d'initiative. En effet, les syndicats d'initiative donnent des services non rémunérés; ils sont des centres d'accueil, d'information, mais ne reçoivent, en échange ou en compensation, aucun versement de qui que ce soit. En revanche, les autres associations organisent des voyages, perçoivent des prix de billets et peuvent recevoir pour ces services rendus une rétribution suffisante pour leur permettre d'assurer leur fonctionnement.

Mais un nombre trop étendu d'associations s'est constitué et il arrive ainsi que les subventions, dont vous disposez totalement, doivent être réparties sur une telle quantité de bénéficiaires que cela ne constitue qu'une poussière de subventions qui servent parfois à donner une gratification supplémentaire à une dactylographe ou une rétribution plus complète à un secrétaire.

Ce n'est pas dans ce but qu'ont été créées ces subventions. D'ailleurs cela a fait l'objet d'observations de la part du président de la cour des comptes, qui a précisé que ces subventions sont destinées à faciliter les vacances, les déplacements des uns et des autres, mais non pas à subvenir à des frais de fonctionnement.

Il me semble que l'ensemble de ces subventions pourrait être bloqué pour constituer un fonds de garantie ou un fonds de bonification d'intérêts pour un équipement servant au tourisme populaire. En effet, si ces 15 millions vous servaient à créer ce fonds de garantie, cela vous permettrait peut-être de réaliser un jour la constitution de villages de vacances, peut-être aussi de rénover des villages abandonnés pour les transformer en centres de vacances. Vous pourriez ainsi équilibrer un prêt de 100 à 400 millions. Vous auriez obtenu là un résultat plus heureux.

Je voudrais aussi, si vous me permettez d'empiéter sur les attributions qui m'ont été confiées par la commission des moyens de communications, des transports et du tourisme, vous présenter une suggestion. Nous devrions organiser un jour une sorte de tour de France culturel des enfants, de façon à entraîner tous les enfants de France vers des voyages qui pourraient constituer en même temps une récompense, et je me propose, lors de la discussion du budget de l'économie nationale, d'intervenir en ce sens auprès du ministre en vue de l'octroi d'une subvention.

Je précise mon idée. Tout les ans, les enfants qui auraient été primés ou classés à un concours ou au certificat d'études dans leur canton, filles ou garçons, pourraient constituer une immense cohorte qui irait à travers la France, de ville en ville — non pas dans les cabarets de nuit, ni dans les villes de plaisance — mais au contraire vers les centres culturels pour visiter nos magnifiques cathédrales, dans ces lieux que l'on dit « inspirés », comme la colline de Sion, Domrémy, le village d'Arbois, Reims, Chartres, etc., afin de développer chez eux le souci de mieux connaître leur pays, et de les faire profiter ainsi des leçons qu'ils ont reçues. Il me semble que ce serait là une magnifique récompense pour les enfants méritants. Nous aurions développé chez eux ce souci de culture dont nous ne devons pas être avares. Je vous signale cette petite idée, elle vaut ce qu'elle vaut; je la livre à votre méditation pour sa réalisation en collaboration avec d'autres ministères.

Sous réserve de ces observations et de l'adoption par votre assemblée d'un amendement déposé au nom de votre commission des moyens de communication, nous vous demandons d'adopter le texte qui vous a été présenté par votre commission des finances aux conclusions de laquelle nous nous associons complètement. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Lodéon.

M. Lodéon. Mesdames, messieurs, mon intervention, forcément limitée, a un double objet. Je veux tout d'abord renouveler à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, l'assurance de la joie qu'il nous a faite récemment en nous accordant sa visite au début du mois de novembre. Notre gratitude va également à ses compagnons de voyage, compagnons d'étude et d'observation, à ses conseillers techniques, aux représentants de la presse, ainsi qu'au distingué représentant nouvellement installé de la coordination départementale des Antilles.

Je suis persuadé qu'ils ont tous perçu le sympathique élan vers le messager de notre France commune, laquelle a dépêché chez ses enfants ceux qui, dans la métropole ou outre-mer, sont attachés aux mêmes principes.

De notre côté, nous avons apprécié l'ardente curiosité de nos hôtes pour nos couleurs, nos nuances, nos mœurs, voir nos aspirations; devant la splendeur naturelle de nos pays, ils ont pu se demander si le génie humain, dont on dit constamment qu'il est essentiellement constructeur, a ajouté à la beauté des sites. Devant l'urgence de certaines solutions, nous avons ressenti, sans doute, la peine qu'éprouve tout visiteur à la vue de certaines défaillances ou de certaines nudités.

Un de nos grands amis — actuellement ministre de la marine marchande — qui, comme vous monsieur le ministre, nous a fait l'honneur d'une visite, succédant ainsi à de nombreuses missions parlementaires, a sensiblement perçu l'écho de nos misères et hier il a manifesté son intérêt — ce n'est pas Mme le président qui m'en apportera démenti — à l'occasion de la discussion du budget de la marine marchande, en déclarant qu'il fallait un traitement préférentiel de dix années en faveur de ces nouveaux départements.

Alors — et c'est le second point de mon intervention — je vous demande, monsieur le ministre, puisque vous partagez ce souci, de nous indiquer les dispositions que vous avez cru devoir prendre pour réaliser l'œuvre que vous avez conçue, de nous préciser dans quelle mesure vos crédits ont été utilisés ou le seront pour mener à bien la tâche immense dont vous avez déjà reconnu l'urgence à la Martinique notamment et à la Guadeloupe et quelles sont vos projets dans le domaine des travaux publics et des transports et du tourisme.

Vous avez inauguré notre port. Il faut lui donner le rang qu'il mérite, non seulement en faisant confiance à la chambre de commerce qui le gère, mais encore en lui accordant l'outillage indispensable à sa bonne installation.

Vous avez visité nos routes; ce fut sans doute la partie la plus pénible de votre voyage et une grande douleur pour vos hôtes. Cela vous a montré par là même l'urgence des solutions à apporter. Elles sont connues. Sans vouloir rechercher où se trouvent les responsabilités — carence administrative ou défaillances techniques — il est tout de même suprenant — et je parle plus spécialement de notre département de la Martinique — qu'un pays d'une longueur de 80 kilomètres et d'une largeur de 30 kilomètres ne puisse pas, avec les procédés et les conceptions actuels, avoir des routes pour ses usagers.

Il y a là certainement un point que vous avez déjà compris, et je suis persuadé que vous êtes décidé à faire effectuer des réparations trop longtemps différées.

A ces différents problèmes, s'ajoute celui des hôtels, moins spectaculaires que commodes et spacieux, destinés à accueillir tous ces touristes, touristes américains en particulier qui contribuent à apporter chez nous les devises indispensables à la consolidation de la monnaie française dans nos achats à l'étranger.

Cette politique du tourisme, à l'heure où l'on tend de plus en plus à comprendre dans le cycle touristique toutes les parcelles de la France, France d'outre-mer et France métropolitaine,

nous nous devons de l'envisager sérieusement. Nous devons penser à nos sources thermales; nous devons penser à tous ces lieux historiques, ne serait-ce que le musée installé dans le domaine de Joséphine Tascher de la Pagerie. Nous devons également, puisque nous avons le triste privilège d'avoir un monstre qui, en 1902, a coûté la vie à 40.000 âmes, puisque nous avons le triste privilège d'avoir un volcan, il faut aménager vers cette curiosité monstrueuse les routes indispensables, indispensables surtout aux touristes qui viennent voir l'auteur de tant de catastrophes.

Eh bien! monsieur le ministre, ces objets concrets que je désigne à votre attention vous permettront de nous répondre avec la précision de votre information et avec la sensibilité qui vous caractérise. Nous savons que devant cette défaillance de notre technique vous avez été douloureusement surpris. Nous savons que vous avez conçu des solutions rapides; c'est pourquoi nous vous faisons confiance. Nous vous faisons confiance également pour assurer les moyens rapides de liaison entre la métropole, les autres parcelles de l'Union française et nos Antilles.

A ce propos, je veux mentionner tout spécialement notre aérodrome qui a été si heureux de vous accueillir. Il a coûté certes beaucoup d'argent — nous n'avons pas à rechercher si des fautes de technique se sont glissées au début — mais il rend de grands services pour le ravitaillement et son utilité est incontestable, en attendant qu'éventuellement il soit affecté à une autre destination, celle de la défense du pays. Vous devez, usant de toute votre autorité — et nous connaissons votre action personnelle en ce domaine — nous aider à développer tous ces moyens de communications, qui risquent de dépérir si vraiment ils ne sont pas stimulés et réconfortés par une technique nouvelle et une large compréhension de nos besoins. Et c'est urgent!

C'est alors que l'on parle de supprimer cette liaison des Antilles qui peut ne pas paraître rentable en ce moment, mais qui répond pourtant à une nécessité d'intérêt public et national. Je suis persuadé que, là encore, avec ce projet, que vous nous signaliez récemment, d'installation d'une ligne s'étendant des Açores à l'Amérique du Sud et passant par les Antilles, je suis persuadé qu'au lieu d'abandonner ou de supprimer ce service, grâce à votre autorité constructive, vous la perfectionnerez, vous la moderniserez en utilisant d'autres liaisons pour pouvoir rassembler les touristes assez rares en certaines périodes de l'année.

Monsieur le ministre, voici à peu près tout mon propos. Vous voyez qu'il est un peu terre à terre et s'inspire de la concrétisation de certaines nécessités. Je sais que vous êtes homme d'action. Je sais qu'ajoutant votre voix à toutes celles qui s'associent pour attirer une bienveillante attention sur nos problèmes et notre pays, vous ferez bien et vous bâtirez solidement, et nous vous en sommes particulièrement reconnaissants. Je suis persuadé qu'après vous avoir entendu, tout à l'heure, répondre à ces suggestions ou à cette sorte d'interpellation sympathique, nous partirons d'ici confiants et le cœur gonflé d'espoir, ce qui n'est pas toujours le cas lorsque nous demandons des réalisations pour ce pays lointain.

Il est heureux que votre visite ait abouti à la conception de quelques grands projets. Je m'incline déjà devant ces résultats et je suis persuadé que, tout à l'heure, dans cette forme simple et directe qui vous est particulière, vous allez nous annoncer toutes les mesures que vous avez prises. Par avance, nous vous en remercions grandement et très cordialement. *(Applaudissements.)*

Mme le président. La parole est à Mme Eboué.

Mme Eboué. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, comme à l'ordinaire, je serai très brève, mais je me dois de vous signaler ce qui me préoccupe le plus. Je glisserai sur le chapitre du tourisme, car notre excellent collègue M. Lodéon vient de le traiter avec une telle compétence et une telle sincérité que je n'ai pas grand-chose à y ajouter.

Monsieur le ministre, vous êtes passé dans mon département tout récemment, en météore, si j'en crois les doléances que j'ai reçues encore hier. La chambre de commerce de Pointe-à-Pitre regrette, en effet, de n'avoir pas connu votre programme de déplacement, ce qui lui a valu de ne pas vous recevoir comme elle le fait si gracieusement d'habitude et surtout de ne pouvoir vous accompagner à la visite que vous fîtes au port. Nous ne connaissons pas encore les projets que vous envisagez pour son amélioration, mais nous osons espérer que ce que vous avez vu vous permettra de faire procéder à une étude sérieuse et approfondie, et qui aura pour aboutissement une exécution rapide des travaux à effectuer.

Monsieur le ministre, vous savez l'état de nos routes, bien que celles sur lesquelles vous ayez roulé soient les meilleures. Dans la région de Basse-Terre, sur la côte Sous le Vent que vous n'avez pas eu le temps de voir, entre Bouillante et Pointe-Noire, il faut une demi-heure pour franchir cinq kilomètres. Quant à celle qui mène de Pointe-à-Pitre à Deshaies, un parcours beaucoup plus étendu que celui que je viens de vous citer est mauvais. Pour la première, des travaux ont été entrepris; leur réalisation est très lente, il faudrait certainement plusieurs années pour arriver à l'aboutissement.

Ces deux voies dont je viens de parler bordent la côte; le paysage attire, mais comment développer le tourisme, si nos visiteurs n'ont pas la possibilité de s'égailler ailleurs que dans les deux chefs-lieux ? Monsieur le ministre, cette question suffira, à elle seule, à vous encourager à faire un séjour d'au moins une semaine chez nous.

Par incidence, je suis amenée à vous entretenir d'une question qui laisse angoissés nos transporteurs. Je sais bien que vous répondrez que sa solution dépend du ministre du budget; rassurez-vous, je l'en ai déjà entretenu; mais puisqu'il s'agit cependant d'études qui figurent dans vos attributions, mon propos d'aujourd'hui tend à vous demander d'aider votre collègue par les meilleurs avis que vous ne manquerez pas d'émettre, j'en suis sûre, en vue de trouver les solutions susceptibles d'apaiser un émoi bien légitime.

Dans la métropole, les camions de plus de trois tonnes ne se comptent plus, bien entendu; mais les routes sont larges, tandis que dans nos départements, et dans le mien plus spécialement, vous avez vu que l'utilisation de véhicules si importants doit être assez restreinte, étant donné l'étendue, le peu de largeur des routes.

Or, dans la métropole, vous parlez de frapper d'une taxe de 39.000 francs par tonne les camions de plus de trois tonnes. Je précise que la configuration du département, le rayon trop court des courbes, et il faut avoir passé par là pour savoir que ces courbes sont nombreuses et dangereuses, tout cela interdit de songer à étendre ce mode de transport. Il existe quelques camions de plus de trois tonnes, mais utilisés pour le transport de la banane, car s'il fallait employer de plus petits véhicules, le nombre considérable de voyages arriverait à augmenter le prix de ce produit.

Donc, cette taxe constituerait une charge trop lourde pour ceux qui auraient à la payer, et ils ne pourraient d'ailleurs pas s'en acquitter. Il ne s'agit pas non plus de la pratiquer pour les transports ferroviaires, puisque, pratiquement, dans ce pays tout se fait par route. Je sais bien que les choses de cet ordre sont la conséquence de l'assimilation, que j'ai appelée de mes vœux et que j'ai votée; mais nous savons tous qu'il faut en tout savoir adapter, et je sais que vous vous y emploierez.

Le Gouvernement serait sage en consultant les représentants des départements d'outre-mer sur l'opportunité de la promulgation d'une loi dont l'application peut avoir une incidence fâcheuse pour l'économie d'un pays, surtout quand celui-ci se trouve à plus de 7.000 kilomètres de la France.

J'en arrive maintenant au point de mon exposé par lequel j'aurais dû commencer, puisque c'est par l'aérodrome de Raizet, monsieur le ministre, que vous avez pris un furtif contact avec la Guadeloupe. Il ne vous échappera pas, monsieur le ministre, que nous avons le droit d'être fiers — quand je dis « nous », je veux parler de l'Union française tout entière — de cette belle réalisation qu'offre Raizet.

Cela nous donne aussi l'impérieux besoin d'accroître son activité. J'ai souvent entendu les équipages américains, anglais ou hollandais, qui l'empruntent, vanter ses qualités. Mais je vais faire une critique bien anodine quant à la forme, mais avec toute la force qu'elle appelle dans le fond.

Quand Air France a inauguré la ligne, nous avions deux courriers par mois et, depuis plusieurs mois déjà, trop longs à notre gré, les ailes françaises ne touchent qu'une fois par mois notre territoire, tandis que, chaque jour, un avion étranger y fait escale. J'ai constaté moi-même qu'à un voyage sur Air France, nous étions deux passagers: un pour la Guadeloupe et un pour la Martinique. Il n'est pas douteux qu'aucune compagnie ne peut tenir dans ces conditions.

La *Pan American Airways*, que nous sommes obligés d'emprunter de New-York à San Juan de Porto-Rico, avec changement d'avion pour les Antilles, a ramené son trafic, depuis quelques mois, de trois voyages par semaine à deux, ce qui m'amène à vous demander, monsieur le ministre, la mise en place de dispositifs spéciaux et d'outillage au sol qui permettraient à d'autres compagnies, la K. L. M. par exemple, de faire escale plus souvent. Cela présenterait d'ailleurs un avantage sérieux pour Air France, quand elle sera prête plus tard à reprendre ses services normaux. Nous espérons alors que notre compagnie fera de Pointe-à-Pitre sa tête de ligne.

La compagnie K. L. M., compagnie hollandaise, possède quatre services transatlantiques hebdomadaires au départ de Curaçao.

Elle en aura bientôt six. Au passage à New-York, elle est assujettie aux mêmes réglementations restrictives que celle qui interdit à Air France de débarquer ou d'embarquer pour des vols à destination ou en provenance des Antilles un passager quelconque et de ne s'arrêter que pour changer d'avion ou pour refaire le plein d'un appareil.

Le fait pour une grande ligne transtlantique étrangère de faire escale à la Guadeloupe comporterait des avantages touristiques publicitaires et de communication. Il semblerait que l'on doive tout tenter pour en faire une réalité d'ici le printemps prochain.

Evidemment, Air France devra donner son accord préalable, puisque, seule compagnie française, elle entretient des relations de cordialité avec la K. L. M. Et je suis persuadée qu'elle se prêtera de bonne grâce à cette proposition qui comporte des intérêts vitaux pour les deux lignes, à des titres communs, comme cela existe déjà à la *Pan American Airways*. Plus nous faciliterons les relations entre la Guadeloupe et le continent européen, plus nous verrons notre champ d'action s'étendre, notre tourisme se développer et s'améliorer, et mieux nous nous ferons connaître, car je suis persuadée que vous n'avez pas été indifférent, monsieur le ministre, au charme de notre région.

Pour des raisons multiples, beaucoup d'étrangers empruntent chaque jour Air France, de New-York, de préférence à leurs propres lignes et je les comprends fort bien; mon intervention a pour but principalement et même essentiellement de donner aux voyageurs la possibilité de se déplacer sans trop attendre, sans perdre de temps, les départs devant ainsi être plus nombreux et plus réguliers.

Monsieur le ministre je suis persuadée que vous ne décevrez pas nos populations et que vous mettrez tout en œuvre, tant pour ce qui a trait à la taxe dont il s'est agi plus haut que pour l'amélioration des routes, l'aménagement définitif de notre aérodrome et l'accélération, facilitée par vous, d'accords entre Air France et la K. L. M. Les usagers pourront ainsi emprunter trois lignes à leur choix et à la date qui leur convient le mieux. Nous espérons, monsieur le ministre, que vous nous aiderez à réaliser tout cela au plus tôt; cette population vous fait confiance et, pour ma part, je m'associe à elle. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*),

Mme le président. La parole est à M. Vauthier.

M. Vauthier. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, c'est peut-être parce qu'il s'agit du tourisme que vous voyez les représentants d'outre-mer, qui ont fait le plus beau des voyages pour venir jusqu'à vous, se montrer les plus pressés d'intervenir à cette tribune.

Mon propos est de vous dire qu'il est une vérité qui pendant longtemps encore, j'en ai bien peur, devra être répétée dans les ministères et devant les assemblées parlementaires. C'est que la loi du 19 mars 1946, en faisant des vieilles colonies de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion des départements français, a prononcé l'adoption encore plus étroite par la mère-patrie de pays dont l'équipement est plus qu'insuffisant.

Nous savons que la loi du 30 avril 1946 a institué au profit des territoires d'outre-mer un fonds d'investissements pour leur développement économique et social. C'est ce que nous appelons le F. I. D. E. S. La colonie de la Réunion, ainsi que les trois autres vieilles colonies, ayant été départementalisée peu de temps auparavant, ce système du F. I. D. E. S. devait régir son développement. Bien qu'aucun texte de loi n'ait prévu expressément à l'intention des nouveaux départements d'outre-mer la création d'un fonds d'investissement spécial, cette institution fonctionne virtuellement depuis sous l'étiquette F. I. D. O. M., fonds d'investissement pour les territoires d'outre-mer.

Ainsi, sous un tel régime, les départements de la métropole recourent pour leur équipement aux subventions des ministères, en ce qui concerne les travaux subventionnables et aux emprunts du Crédit foncier ou de la Caisse des dépôts et consignations en ce qui concerne les travaux non subventionnables.

Les départements d'outre-mer, eux, dépendant en principe du F. I. D. O. M., n'ont pas droit pratiquement aux subventions des ministères, ni accès aux emprunts.

Quel mal y a-t-il, me direz-vous, puisque ceci compense cela ? La vérité, malheureusement, est tout autre, et je vous la dirai, monsieur le ministre des travaux publics, en ce qui touche plus particulièrement à vos attributions.

La mission essentielle du budget des travaux publics, nous disait tout à l'heure notre collègue rapporteur, M. Lamarque, tient essentiellement dans trois chapitres: routes et ponts, voies de navigation intérieure, ports maritimes. Rassurez-vous, mesdames, messieurs, je ne vous parlerai pas de nos voies de navigation intérieure. Vous le savez, je suis d'un pays qui a la forme d'un pain de sucre, dont les pics s'élèvent à plus de 3.000 mètres et dont les cours d'eau ne sont que des torrents qui dévalent entre deux parois hautes, comme disait Leconte de Lisle.

Je me bornerai à vous entretenir brièvement de nos routes et de notre port. Quatre des routes de la Réunion sont, elles aussi, nationales. Pourquoi faut-il qu'elles ne le soient que de nom ? Il y a quelques jours encore, je m'entretenais avec le directeur des ponts et chaussées de la Réunion qui s'était très ému de ce que la responsabilité d'un accident survenu à un autocar rempli de voyageurs ait été mise à la charge du département, compte tenu du défaut d'entretien de la route et de ses soutènements.

Savez-vous quelle est la décision qu'il a prise ? Tout simplement celle de restreindre la circulation et même de la supprimer sur de nombreux points des routes nationales n°s 1 et 2 qui font le tour de l'île.

Je lui disais: vous ne pouvez reprocher aux véhicules qui sont entrés librement à la Réunion d'être trop lourds ou d'être trop gros; c'est la route qui est trop étroite et pas assez solide. Comment en serait-il autrement alors que le F. I. D. O. M. se rétrécit comme une peau de chagrin et que les diminutions constantes de crédit sont encore aggravées par les délais à les notifier ? 12.000 kilomètres séparent la Réunion de la métropole; mais nous avons des avions et j'estime que ces délais sont vraiment exagérés.

Sur ce point, me dira-t-on, vous n'avez pas à vous plaindre puisque la ville de Paris elle-même élève des protestations dans le même ordre d'idées; mais je vous prie de croire que, vraiment, ces délais sont pour nous un handicap très lourd.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas que vos services pourraient se pencher un peu sur la situation de nos routes et faire en sorte qu'au même titre que celles de la métropole, elles méritent la qualification de nationales ?

Que dire maintenant de notre port de la Pointe des Galets, construit sur une pointe pour favoriser, m'a-t-on dit, l'accès des voiliers, mais qui, à l'heure actuelle, se révèle d'une conception périmée ? Doté d'un matériel archaïque, il menace d'asphyxier l'économie locale. Récemment, deux navires devant charger sucre et rhum sont restés bloqués pendant quarante jours dans les bassins intérieurs, des raz-de-marée ayant obstrué la passe. A peine celle-ci dégagée, un accident survenait à la drague et paralysait cette dernière pour plusieurs semaines. Les commandants de bateaux, craignant de ne plus en sortir, préfèrent ne pas entrer dans notre port. Je pourrais citer également l'exemple du bateau *La Havraise*, qui est resté plus de six mois bloqué dans le port de la Pointe des Galets

Faute de moyens suffisants de chargement et de déchargement, les opérations sur rade sont si longues et si onéreuses que nous voyons souvent des navires lever l'ancre et aller décharger à Madagascar ou à l'île Maurice des marchandises destinées à la Réunion et qui, grevées de frais supplémentaires, parviennent par la suite en fort piteux état.

C'est ainsi que, parmi les éléments du prix de revient d'une tonne de ciment qui part du quai de Dunkerque à 5.500 francs et arrive à la Réunion à 22.380 francs, les frais de docks à la Pointe des Galets se montent à 4.660 francs.

Je vous laisse le soin, mes chers collègues, de tirer d'un pareil état de choses les conclusions au point de vue économique, social et même politique, car c'est le principe même de la départementalisation des anciennes colonies qui risque ici d'être mis en cause. Y a-t-il seulement un programme certain et précis d'amélioration de notre port, monsieur le ministre, et sur quels crédits seront entrepris les travaux ?

Cependant, monsieur le ministre, l'intervention de mes collègues et amis des Antilles qui, eux, ont eu l'honneur et le plaisir de votre visite, me fournit l'occasion de vous dire que notre service bi-hebdomadaire d'avions réguliers fonctionne à la satisfaction de tous et qu'il a à son actif ce magnifique progrès: la Réunion à 12.000 kilomètres, mais à 27 heures de la métropole.

Monsieur le ministre, puisque de vous relèvent à la fois les travaux publics, les transports et le tourisme, je termine en vous disant quelle merveille touristique est cette petite France australe, dont les traditions d'hospitalité souffrent de ne pouvoir recevoir, faute d'équipement avec un minimum de confort, les visiteurs qui viennent jusqu'à elle. C'est peut-être la raison pour laquelle vous n'êtes pas venu chez nous, monsieur le ministre. Quoi qu'il en soit, vous êtes de ceux dont les larges attributions nous permettent le plus d'espérer, comme toujours, en notre attachement à la France. (*Applaudissements à gauche et sur divers autres bancs.*)

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, le budget des travaux publics, des transports et du tourisme, qui nous est présenté aujourd'hui, est marqué par la politique d'austérité que le Gouvernement prétend imposer au pays. 157.134.405.000 francs, c'est plus qu'insuffisant, et le rapporteur à l'Assemblée nationale a été dans l'obligation de reconnaître cette insuffisance.

Nos routes, nos voies de navigation sont dans un état déplorable. Nos voies ferrées ont, de l'aveu même de M. Armand, directeur général de la Société nationale des chemins de fer français, cinq années de retard en ce qui concerne leur entretien. Nos ports ne sont pas mieux aménagés.

Le port de Dunkerque, troisième port de France, est dans une situation tellement grave que son activité est en partie paralysée. Cette situation est d'ailleurs bien connue de M. le ministre des transports, car on en a suffisamment parlé. On en discute, mais aucune mesure n'a été prise jusqu'à présent. Cette situation est caractérisée par le fait que la grande écluse portuaire de Dunkerque est très souvent consignée en raison de sa mauvaise orientation, amenant ainsi la paralysie du port et le chômage des dockers. De nombreux bateaux restent en rade pendant des heures et parfois des jours. Tout le monde est d'accord pour protéger l'écluse Watier et pour reconstruire la seconde écluse portuaire de Trystram, qui a été démolie pendant la guerre. Mais rien n'a encore été fait et les Dunkerquois se sont unis dans un large comité de défense du port afin de sauver celui-ci et d'obtenir du Gouvernement les crédits nécessaires.

Votre politique en matière de transports est déjà alarmante; mais voici que vous prétendez la continuer en l'aggravant. Vous indiquez qu'une économie de 15 milliards sera réalisée sur le compte de la Société nationale des chemins de fer français et vous prétendez, monsieur le ministre, réaliser ces 15 milliards d'économies en faisant adopter votre projet de loi n° 880 bien connu sous l'appellation de « plan Pinay », alors que vous savez que voter l'application de ce projet de loi ne peut qu'aggraver la situation de la Société nationale des chemins de fer français.

Votre projet prévoit la fermeture des petites lignes. Or — ce n'est pas M. Pellenc qui me démentira — 20 p. 100 du trafic proviennent de ces petites lignes. Cette suppression entraînera une diminution de recettes de 30 à 40 milliards. Alors, monsieur le ministre, sur quoi allez-vous économiser ? Sur le dos des cheminots, en continuant votre folle politique de compression du personnel.

C'est en France que le nombre de cheminots occupés par kilomètre de voie exploitée est le plus faible. Il y a actuellement, chez nous, onze cheminots par kilomètre exploité contre 11,80 en Italie, 12,69 en Suisse...

M. René Depreux. Et en Russie ?

M. Dutoit. ...17,90 en Allemagne de l'Ouest, 18,50 en Belgique et 25 en Union soviétique.

M. René Depreux. Cela vous rassure ?

M. Marrane. Et vous, cela vous inquiète ?

M. Dutoit. L'effectif des cheminots est insuffisant et c'est sur lui que vous voulez frapper pour gagner ces 15 milliards.

Il vous faudra, monsieur le ministre, procéder, vous le savez très bien, au licenciement de près de 30.000 unités en 1952. Les 10.000 kilomètres de rail fermés au trafic voyageur, les 90.000 emplois supprimés depuis 1938 ne vous suffisent pas. Vous voulez activer les licenciements, procéder à la liquidation des grands ateliers; vous vous attaquez aux droits acquis par les cheminots qui restent en service, en leur imposant votre fameux ticket modérateur que le Gouvernement a déjà voulu d'ailleurs imposer à nos camarades mineurs, en leur payant 1/60 au lieu de 1/50 pour leur retraite, en leur imposant des salaires de famine.

Vous êtes très pressé, monsieur le ministre, et cela s'explique d'ailleurs car l'un de vos précédesseurs, M. Moch, était lui aussi, pressé en 1947 pour imposer la fermeture de 17.000 kilomètres de rail.

Comme vous, monsieur le ministre, M. Moch faisait des propositions à la suite d'un voyage en Amérique. Comme par hasard, le projet de M. Bichet a été déposé dix jours après le retour de M. Pinay des U. S. A. où, annonça Radio-Paris, le ministre est allé s'entretenir avec des spécialistes américains de la situation de la S. N. C. F.

Nos ingénieurs, nos techniciens, nos cheminots ne seraient donc plus capables de conseiller le Gouvernement puisque celui-ci éprouve le besoin d'aller prendre des ordres à l'étranger. Nos ingénieurs, nos cheminots qui se sont dépensés sans compter depuis la Libération ont droit à plus de considération. Si vous les aviez consultés, monsieur le ministre, ils vous auraient conseillé de faire le contraire de ce que les Américains vous on demandé d'appliquer chez nous.

Les dirigeants américains sont pressés de vous voir procéder à la liquidation d'un système de transport qui assure l'indépendance du pays; ils savent bien qu'en supprimant la traction à vapeur pour la remplacer par la traction à essence, on met à la disposition du pays qui possède le pétrole tout le système de transport, on aliène l'indépendance de la France.

D'autre part, les affairistes d'outre-atlantique sont également très pressés de nous vendre camions et essence, ce qui leur permettra de réaliser des bénéfices considérables.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Dutoit. Volontiers.

Mme le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Monsieur Dutoit, je voudrais bien comprendre et je vous demande de m'expliquer les contradictions de votre propos. Chaque fois que vous êtes intervenu en ma présence sur la réorganisation de la S. N. C. F., c'était pour me reprocher de ne pas installer des tracteurs à essence et des autorails. Et quand nous proposons de procéder à cette réorganisation, vous me reprochez de vouloir faire des transformations pour acheter du pétrole américain!

Je vous assure aussi que les Américains ne nous ont rien demandé; ils ne nous ont posé aucune question. Mon voyage aux Etats-Unis n'avait pas pour objet d'aller demander aux Américains un conseil, ou un avis sur la réorganisation de la S. N. C. F.

Lorsque nous nous préoccupons de savoir ce qui se fait à l'étranger — et nous ne sommes pas allés qu'aux Etats-Unis, à ce sujet — c'est afin de retirer, autant que possible, des enseignements afin que, pour réaliser les améliorations que nous souhaitons, nous puissions nous inspirer de ce que les autres ont fait, souvent à leurs frais.

M. Dutoit. Je m'excuse, monsieur le ministre, mais je dois considérer que c'est une habitude pour les ministres d'aller faire un voyage en Amérique avant de prendre d'importantes décisions.

M. de Menditte. C'est bien leur droit!

M. Dutoit. Je crois n'être pas en contradiction avec moi-même, lorsque j'indique que, si vous supprimez les transports à vapeur de notre pays, vous mettez ce dernier à la disposition du pays qui possède le pétrole, et en l'occurrence l'Amérique.

M. de Menditte. Je ne vais plus me servir de mon briquet !

M. Dutoit. En outre, ceux qui préparent la guerre n'ont pas grande confiance dans la glorieuse corporation des cheminots, dignes de Pierre Semard, frappé par les Hitlériens le 7 mars 1942. Ceux qui livrent notre pays à une nouvelle occupation étrangère ne savent pas que l'insurrection nationale a commencé d'abord par la grève insurrectionnelle des cheminots parisiens. Cela explique toute la campagne de dénigrement contre nos transports ferroviaires. Là est le fond du problème. Je considère que tout le reste ne sert qu'à tromper le public.

Vous parlez du déficit de la S. N. C. F., alors que vous savez très bien que ce prétendu déficit n'est pas dû à l'écart qui existe entre les prix, mais à la politique de guerre, de préparation à la guerre poursuivie par ce gouvernement depuis 1947. En 1947, le budget de la S. N. C. F. était en équilibre.

M. le ministre. Oh!

M. Dutoit. Si actuellement il y a près de 100 milliards de déficit, c'est que les prix des transports sont multipliés par 15 par rapport à 1938, alors que les prix des matières premières sont à l'indice 30.

M. le ministre. Vous demandez la hausse des tarifs ?

M. Dutoit. Changez de politique, supprimez vos taxes et impôts de guerre; ramenez tous les prix au coefficient 15, et du même coup, monsieur le ministre, sans augmentation des tarifs, vous aurez supprimé le déficit de la S. N. C. F.!

M. Jules Pouget, *rapporteur pour avis.* Il n'y a pas pensé!

M. Dutoit. Je suis là pour le lui dire. Ce n'est pas la peine que l'on m'ait envoyé dans cette Assemblée si ce n'est pas pour y apporter l'opinion des travailleurs et du public.

Un sénateur à gauche. Ce n'est pas leur opinion.

M. Dutoit. Nous sommes persuadés que cette société réaliserait, en la circonstance, des bénéfices.

Vous dites, monsieur le ministre, qu'il y a crise des transports et qu'il faut procéder à une réorganisation. J'indique tout de suite que c'est absolument faux en ce qui concerne les chemins de fer. Le trafic des marchandises — j'ai pris les chiffres dans la *Revue générale des chemins de fer* — qui entre pour 75 p. 100 dans les ressources de la S. N. C. F., a augmenté de 60 p. 100 par rapport à 1938; le trafic des voyageurs, de 20 p. 100.

Ce qu'il faut faire, monsieur le ministre, c'est équiper nos lignes secondaires avec des autorails.

M. Pinton. Et l'essence ?

M. Dutoit. Ce n'est pas exactement cela, monsieur le président de la commission des transports. Dans le plan de réorganisation de la S. N. C. F., il n'est pas question d'équiper les lignes secondaires avec des autorails, comme nous avions l'habitude de le demander, mais il est question de fermer purement et simplement plus de 17.000 kilomètres de rails.

M. le ministre. C'est complètement faux.

M. Dutoit. Si vous le voulez, j'irai chercher votre plan.

M. le ministre. Je le connais mieux que vous.

M. Dutoit. Je vous en laisse la paternité.

M. Pinton, *président de la commission des transports.* Voulez-vous me permettre, monsieur Dutoit ?

M. Dutoit. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. Pinton, avec la permission de l'orateur.

M. le président de la commission des transports. Je veux bien vous suivre dans votre raisonnement, monsieur Dutoit, mais expliquez-moi pourquoi l'essence qui sert à faire marcher les camions est une essence américaine, donc condamnable, et pourquoi l'essence qui sert à faire marcher les autorails n'a pas les mêmes inconvénients.

M. Dutoit. J'ai déjà répondu, monsieur Pinton. (*Sourires.*)

Nous sommes pour le rééquipement des lignes secondaires en autorail et nous sommes contre le démembrement complet de la S. N. C. F., qui est le but poursuivi par le Gouvernement. Il faut procéder à l'électrification du réseau ferré, continuer l'électrification de la grande artère Paris-Lyon-Méditerranée et de la banlieue de la région parisienne, construire 5.000 voitures métalliques ou remplacer les voitures en bois dangereuses en cas d'accident, moderniser l'outillage de nos ateliers, dépôts et gares, arrêter la compression des effectifs qui met en danger la sécurité des voyageurs, supprimer la conduite des trains par un seul agent. La sécurité des voyageurs est d'autant plus en danger qu'il y a à ce jour 90.000 cheminots de moins qu'en 1938. Les agents qui restent en fonctions sont surchargés de travail, ce sont pour eux des cadences infernales... (*Sourires.*)

Cela vous fait rire, messieurs!

M. le rapporteur pour avis. Oui!

M. le président de la commission des transports. C'est du stakhanovisme!

M. Dutoit. Les cadences infernales ? Peut-être ne savez-vous pas ce que c'est. Je vous conseille d'aller faire un séjour dans les ateliers de la S. N. C. F., dans les grandes gares de triage des réseaux ferroviaires, peut-être après ne rirez-vous plus!

M. René Depreux. En Russie c'est du patriotisme, et chez nous c'est une cadence infernale!

M. Marrane. En Russie, les cheminots ne travaillent pas pour des capitalistes qui préparent la guerre. Voilà la différence!

M. le président de la commission des transports. La S. N. C. F., ce ne sont pas des capitalistes!

M. Dutoit. En Russie, la productivité ne sert pas à augmenter les bénéfices des capitalistes, elle sert à augmenter le standard de vie des travailleurs. C'est exactement le contraire de ce qui se passe en France.

Si les cheminots — je le démontrerai tout à l'heure — ont augmenté leur productivité de 50 p. 100 par rapport à 1936 — et M. Pinay ne me démentira pas — leurs salaires sont de 50 p. 100 inférieurs à ceux de cette époque. Si c'est de cette manière que vous comprenez la productivité, alors je ne suis pas d'accord avec vous!

Demandez aux travailleurs de produire à la condition que cette productivité entre en ligne de compte pour l'amélioration de leurs conditions de travail! Alors les travailleurs seront avec vous!

M. René Depreux. Ce n'est plus infernal!...

M. Namy. Ils n'ont jamais travaillé à Tolbiac.

M. Dutoit. Ils ne savent pas ce que c'est! Arrêtez la compression des effectifs qui met en danger la sécurité des voyageurs. La conduite des trains doit s'effectuer avec deux agents et la sécurité des voyageurs est de plus en plus en danger. Il y a environ 90.000 cheminots de moins qu'en 1938, pour les agents qui entrent en fonction, c'est la cadence infernale; réductions de primes, de plus en plus massives, pour avaries et casse survenue dans l'exécution des manœuvres. Des équipes d'enrayeurs fonctionnent, très dangereuses, elles sont réduites à 50 p. 100 de leurs effectifs. Dans les dépôts les réparations de machines sont négligées et le kilométrage des machines est passé de 120.000 à 145.000 kilomètres. L'usure est poussée ici à son extrême limite. Cela met les mécaniciens et les chauffeurs dans l'obligation de travailler dans des conditions très difficiles. Les accidents se multiplient. La productivité des cheminots a augmenté de 50 p. 100 grâce à une politique de compression des prix. Les cheminots font, comme leurs camarades des textiles du Nord, l'expérience de vos fameuses méthodes de productivité à l'américaine. Ils travaillent à 50 p. 100 de plus qu'en 1938 pour un salaire diminué de moitié au coût de la vie à cette même époque.

Sur la question des salaires et des conditions de travail, nous ne pouvons que constater que nous sommes en régression. Je puis dire, monsieur le ministre, puisque nous discutons le budget des transports, que les salaires marchent à l'allure d'un omnibus, alors que les prix courent à la vitesse d'un rapide.

En 1939, le salaire d'un cheminot débutant, à l'échelle 1, était annuellement de 15.600 F à Paris. Aujourd'hui, ce salaire est de 235.200 F, y compris la prime de fin d'année, soit quinze fois plus, alors que les prix sont 33 fois supérieurs à ceux de 1939.

M. Pellenc. Permettez-moi de vous interrompre!

M. Dutoit. Je vous en prie.

Mme le président. La parole est à M. Pellenc, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Pellenc. A propos de la citation que vous venez de faire, monsieur Dutoit, voulez-vous me permettre de vous signaler que l'année de référence, année d'avant guerre, que vous prenez comme point de comparaison, était une année où, à l'échelle 1, il y avait un quart des effectifs de la Société nationale des chemins de fer français, c'est-à-dire de 120.000 à 150.000 agents et que la seconde année que vous invoquez, 1949, 1950 ou 1951...

M. Dutoit. 1951.

M. Pellenc. ...présente cette situation singulière que l'échelle 1 compte en tout et pour tout moins de 600 agents.

M. Dutoit. D'accord.

M. Pellenc. Par conséquent, lorsque vous invoquez, pour établir un terme de comparaison en ce qui concerne la situation de dévalorisation dans laquelle se trouvent à l'heure actuelle les travailleurs du chemin de fer et que vous omettez de dire que dans cette situation, il n'y a pratiquement plus personne, vous abusez de la crédulité de l'auditoire ou du lecteur qui lira votre intervention au *Journal officiel.*

M. Marrane. Allez dire cela aux cheminots!

M. Pellenc. Je n'ai aucune passion particulière contre les cheminots. J'ai la passion de la vérité. A l'heure présente, il n'y a pratiquement personne, moins de 600 agents, qui soient dans la situation que vient de dénoncer comme un scandale, M. Dutoit. Ces agents viennent d'entrer comme apprentis dans la Société nationale des chemins de fer français. Voilà la vérité!

M. Dutoit. Vous avez parfaitement raison: il n'y a plus tellement d'agents à l'échelle 1. Mais connaissez-vous la différence qui existe entre le salaire d'un agent à l'échelle 1 et celui d'un agent à l'échelle 2 ? Répondez! je vous en prie!

M. Marrane. Mais répondez donc!

M. Dutoit. Voulez-vous que nous allions chercher les documents ? C'est la démonstration que ce que vous pensez n'existe pas. Il n'y a pas tellement de différence entre l'agent à l'échelle n° 1 et l'agent à l'échelle n° 2: quelques centaines de francs

Permettez-moi de faire ma démonstration et de me reporter au traitement de départ des débutants.

Entre l'agent à l'échelle 1 et l'agent à l'échelle 3 — je parle en connaissance de cause car j'ai vingt-trois ans de service dans les chemins de fer — il y a quelques centaines de francs de différence. Les chiffres que j'apporte ici sont exactement les salaires qui sont payés actuellement. M. Pinay ne me démentira pas. C'est exactement le salaire qui est payé actuellement.

Vous serez le premier surpris, monsieur Pellenc, si, honnêtement, vous prenez la fiche de paie d'un cheminot. Vous viendrez me dire alors : « Je ne savais pas que vos camarades étaient si mal payés ».

Je puis vous dire pour illustrer ma démonstration qu'un ouvrier hautement spécialisé ne gagne pas plus que ce que gagnait un manœuvre à l'échelle 1 en 1938.

Savez-vous que pour gagner 35.000 francs, il faut être contremaître chez nous ? Cela ne se passe pas ainsi dans l'industrie privée, vous le savez très bien.

Non! Ecoutez! Votre raisonnement est très bien en ce qui concerne la suppression de l'échelle 4, mais ne dites pas que les agents à l'échelle 2 sont très bien payés; ce sont les cantonniers, les agents de la voie. Ils ont des salaires peu supérieurs à ceux que j'ai indiqués: quelques centaines de francs. D'ailleurs M. le ministre le sait très bien.

J'indique donc que, non seulement les cheminots n'ont pas des salaires en rapport avec le coût de la vie, mais qu'ils n'ont même pas le salaire interprofessionnel garanti par le décret du 8 septembre.

M. le ministre des travaux publics, qui se refuse à discuter avec les représentants des cheminots, sous prétexte que ceux-ci ont l'audace d'avoir comme dirigeants des militants de la C. G. T., a une singulière façon d'appliquer ce décret.

Il dit: « 100 égale 92 pour les cheminots! ». La position gouvernementale à ce sujet est contraire au bon sens. Le salaire minimum garanti est, depuis le 8 septembre, de 100 francs de l'heure. Compte tenu que le salaire de base des cheminots à l'échelle 1 est de 19.937 francs par mois, si l'on divise ce chiffre par 216 heures, qui est le temps actuellement accompli, à raison de 48 heures par semaine, par les cheminots, on trouve 92 francs de l'heure. Et j'indique en passant que ces chiffres sont ceux de Paris et qu'ils sont encore de beaucoup inférieurs pour les autres localités, compte tenu des différences de zones et des indemnités de résidence. Pour trouver 100 francs de l'heure, M. le ministre considère que la gratification de fin d'année fait partie du salaire, alors que cela n'est pas appliqué dans l'industrie privée.

J'indique, monsieur le ministre, que les cheminots veulent immédiatement leurs 100 francs de l'heure. Cela leur est dû, vous devez appliquer immédiatement et intégralement les décrets du 8 septembre.

Il faut leur donner aussi les 23.600 francs sur la base des prix indiqués en août, voter de suite l'échelle mobile afin de garantir le pouvoir d'achat des travailleurs, supprimer les abattements de zone. Tous les travailleurs, tous les cheminots, quelles que soient leurs appartenances politiques ou syndicales, sont bien décidés à faire aboutir ces légitimes revendications, à obtenir que le Gouvernement cesse de pratiquer une politique de guerre pour que les budgets de paix soient conformes aux intérêts du peuple de France.

La population française comprend de plus en plus qu'il est urgent d'organiser la défense du rail. Des comités de défense des chemins de fer se forment un peu partout. A Alès, un comité de défense très large, composé des ouvriers, des cadres et des représentants de la chambre de commerce a pris en main cette défense. Vous avez, monsieur le ministre, supprimé l'arrêt des trains dans plusieurs gares de la région située entre Saint-Amour et Lons-le-Saunier. Là aussi se sont constitués des comités de défense. Un comité de quinze communes a entrepris une action importante pour le rétablissement des trains. Les maires ont fait, vous le savez, la grève administrative.

Votre politique insensée se heurte à la ferme volonté de la population française qui ne permettra pas que, par la fermeture des lignes, vous portiez un coup mortel à toutes les activités économiques, touristiques et sociales de vastes contrées agricoles et industrielles du pays.

Mesdames, messieurs, notre chemin de fer est grandement menacé. Contre la destruction de celui-ci, les cheminots luttent d'arrache-pied. Le chemin de fer, ce n'est pas seulement le gagne-pain des cheminots, c'est surtout une des plus grandes richesses de la France, son patrimoine national, créé au prix de multiples sacrifices, indispensable à la vie de notre pays et à son développement.

Détruire le chemin de fer signifie asphyxier l'industrie française. Détruire le chemin de fer, c'est enlever une partie importante du corps de la France, pour la coloniser avec plus de facilité. Des coups sensibles sont portés au patrimoine national que représente le chemin de fer. Des lignes, des triages, des gares, des dépôts, des ateliers et des écoles d'apprentissage sont fermés. Sous prétexte de déficit, le Gouvernement veut encore aller plus loin. Contre cela, nous appelons la population de ce pays à se dresser. Elle se dressera, soyez-en certain, monsieur le ministre, avec le souci dominant de conserver à la France une de ses plus grandes richesses. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je demande à répondre aux représentants des départements d'outre-mer récemment incorporés aux départements français.

Quant aux autres orateurs qui ont posé des questions sur les différents chapitres, je leur répondrai à l'occasion de la discussion de ces chapitres, afin de ne pas allonger le débat et de ne pas être obligé de répéter les mêmes arguments.

Il est exact que je suis allé, voici quelques semaines, faire un voyage à la Martinique et à la Guadeloupe. Je demande à Mme Eboué et à MM. Lodéon et Vauthier de bien vouloir considérer que ce voyage marque le souci qu'a le Gouvernement et moi-même de connaître les besoins réels de ces départements et d'y apporter les remèdes nécessaires. Au cours de ce voyage, j'ai en effet inauguré le port de Fort-de-France.

M. Lodéon a bien voulu demander qu'un effort soit fait pour doter ce port de l'outillage nécessaire. Il ne doute pas, je pense, que, le Gouvernement ayant construit ce port, ait le souci de le mettre en état et que les dépenses d'outillage seront faites au fur et à mesure des besoins et des possibilités.

En ce qui concerne les routes, j'ai pu constater par moi-même que celles de la Martinique étaient dans un état qui exige de la part du Gouvernement un effort considérable de réfection.

Vous me demandiez tout à l'heure ce qui a été fait à la suite de ce voyage. Vous comprendrez que, rentré depuis moins de trois semaines, il ne m'a pas été possible d'établir un programme précis et sérieux. Je puis vous dire que, depuis ce moment, des ordres ont été donnés au préfet, d'accord avec le directeur des routes, pour que les crédits prévus au F. I. D. O. M. pour l'équipement de la Martinique, même s'ils ne figurent pas à un chapitre les affectant spécialement aux routes, soient immédiatement utilisés pour rattraper l'arriéré de remise en état.

En ce qui concerne ces différents départements, la répartition des crédits est faite non seulement en tenant compte de la longueur des routes classées, mais aussi de la nécessité qu'il y a de les mettre à égalité avec les départements français.

Répondant plus spécialement à M. Vauthier, je lui signale que les routes de la Réunion représentent une longueur de l'ordre de 300 kilomètres, que les crédits d'entretien ouverts à ces départements par le ministère des travaux publics ont été, en 1951, de 140 millions de francs, ce qui correspond à la moyenne des crédits alloués aux départements français, la moyenne des routes du réseau national étant, dans la métropole, de l'ordre de 800 kilomètres. Ces chiffres traduisent le souci du directeur des routes de permettre aux départements d'outre-mer de se mettre rapidement à égalité avec les départements français.

En ce qui concerne spécialement le désir qu'ont les représentants de ces départements d'équiper les trois îles et la Guyane au point de vue touristique, je lui signale que nous avons demandé que des crédits soient dégagés, au titre du F. I. D. O. M., pour procéder à cet équipement. Si les crédits sont accordés, comme j'en ai l'espoir, c'est une somme de 150 millions qui pourra être donnée dès cette année-ci à ces territoires pour commencer cet équipement. Cependant, ce serait aller, je crois, à l'encontre du but poursuivi qui est de faire, de ces départements, des départements touristiques susceptibles d'attirer les touristes étrangers, si, avant de faire de la propagande et d'organiser des services de tourisme, nous n'avions pas réalisé l'équipement de base. Il n'est pas pensable que des touristes puissent venir régulièrement dans ces départements, si nous n'avons pas fait, au préalable, des routes convenables, et si nous n'avons pas assuré une distribution d'électricité régulière, si nous n'avons pas fait d'adductions d'eau et si nous n'avons pas procédé à l'équipement hôtelier absolument indispensable.

Si les touristes sont invités dans ces départements avant d'y pouvoir trouver ces conditions, je suis convaincu que nous ferions une contre-propagande et que nous retarderions la date à laquelle ces départements pourraient se qualifier vraiment de départements touristiques.

Je pense que vous comprendrez que si je n'avais pas été préoccupé de monter une sollicitude particulière à ces départements, je n'aurais pas fait cette visite, qui a suscité, on a bien voulu le dire, de très grandes espérances parmi les populations de la Guadeloupe et de la Martinique. Je sais à quoi m'engagent cette visite, les propos tenus et les espérances que j'ai fait naître. Comptez sur le ministre des travaux publics pour ne pas décevoir ces populations et pour faire honneur aux engagements qu'il a pu prendre.

Enfin je voudrais parler du port de la Pointe-des-Galets. Je sais qu'un séisme a jeté un trouble profond dans l'exploitation de ce port. Nous sommes en train de faire des études qui nous permettront soit d'améliorer considérablement le port de la Pointe-des-Galets, soit de créer un port sur une autre pointe. Ces études sont actuellement poursuivies avec les crédits du F. I. D. O. M. Là encore, je fais une déclaration nette, de nature à vous permettre d'attendre que ces études soient faites, et croyez-le bien, nous avons la préoccupation de ne pas procéder à un isolement de l'île, puisque nous avons voulu, au contraire, en incorporant ces îles dans les départements français, leur montrer le désir qu'a le Gouvernement de traiter leurs populations exactement comme les populations de la métropole.

Un dernier mot. Mme Eboué s'est inquiétée de l'application de la taxe sur les véhicules automobiles de plus de trois tonnes. Qu'elle se rassure. Le projet ne prévoit pas l'application de la taxe aux départements d'outre-mer. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Patient.

M. Patient. Je suis très heureux d'avoir entendu les promesses réconfortantes de M. le ministre des travaux publics. Cependant, je regrette que son voyage à la Martinique et à la Guadeloupe ne lui ait pas laissé assez de loisir pour atterrir sur les rives sud-américaines de la Guyane française.

Je suis persuadé qu'une visite de M. le ministre lui aurait permis de se rendre compte, avec cette acuité de vision qui le caractérise, de nos besoins réels et qu'il n'aurait pas manqué de nous attribuer des crédits beaucoup plus importants que ceux qu'il vient de prévoir pour les quatre départements d'outre-mer.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1952 (I. Travaux publics, transports et tourisme) des crédits s'élevant à la somme totale de 157.111.176.000 francs et répartis par service et par chapitre, conformément à l'état A annexé à la présente loi. »

L'article 1er est réservé jusqu'au vote de l'état A annexé.

Avant de passer à l'examen des chapitres et des amendements, je me permets de demander très courtoisement à tous les auteurs d'amendements d'être brefs, car il se fait tard et nous aurions intérêt à terminer ce débat ce soir.

Je donne lecture de l'état A :

Travaux publics, transports et tourisme.

SECTION I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

4e partie. — Personnel.

« Chap. 1000. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 246.582.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000.

(*Le chapitre 1000 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 1010. — Administration centrale. Indemnités et allocations diverses, 14.278.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1020. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales, 2.961.374.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1030. — Ponts et chaussées. — Indemnités et allocations diverses, 168.306.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales, 10.844.266.000 francs. »

Par voie d'amendement, M. Walker propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Walker.

M. Maurice Walker. Cet amendement a pour objet de protester contre la lettre circulaire du 10 juillet 1951 modifiant le calcul des rémunérations pour heures supplémentaires allouées aux conducteurs de chantiers de grands travaux. En effet, par une circulaire en date du 10 juillet 1951, une modication très importante a été apportée au régime de rétribution des heures supplémentaires qui avaient été fixées jusqu'alors à 1/200 du salaire mensuel, non compris les indemnités de résidence. Le nouveau tarif modifie profondément les suppléments accordés. Pour vous en donner un exemple, je me permettrai de vous signaler que pour un chef des travaux au grade n° 1, la rémunération maximum ne peut dépasser 53 alors qu'elle atteignait 115; pour un conducteur de chantier, première catégorie, la rémunération, qui était à 169, atteint maintenant au maximum 75 et la proportion est la même pour les autres catégories.

Je me permets d'ajouter qu'en application du décret du 10 octobre 1950, qui vise l'ensemble des catégories de fonctionnaires assimilables aux conducteurs de chantiers ou aux agents de travaux, les indemnités correspondantes seraient au coefficient 140 pour les agents de travaux première catégorie et 423 pour les conducteurs de chantiers, et cela pour la zone ayant le plus fort abattement.

J'ai déposé cet amendement pour demander à M. le ministre s'il compte maintenir sa circulaire ou s'il envisage d'autres mesures.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La circulaire du 10 juillet 1951 n'a fait que confirmer le maintien au cours de l'année 1951 des règles antérieures d'attribution des heures supplémentaires, c'est-à-dire le maintien de l'indemnité calculée à raison de 3 p. 100 du salaire pour les heures de travail effectuées entre quarante-deux heures et quarante-huit heures et le payement d'une indemnité horaire au delà de quarante-huit heures égale à 1/200 du salaire de 1947. Mais à partir de 1952, les heures supplémentaires seront payées aux conducteurs de chantiers et aux agents de travaux suivant les règles générales qui sont applicables aux autres ouvriers et fonctionnaires de l'Etat, effectuant plus de quarante-cinq heures de travail par semaine.

Par conséquent la circulaire devient sans objet.

M. Maurice Walker. J'ai donc satisfaction et je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Par voie d'amendement, MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Cet amendement avait pour objet d'attirer l'attention de M. le ministre sur la catégorie des conducteurs de chantiers de travaux. Mais d'après ce qui a été dit cet amendement est devenu sans objet et par conséquent je le retire.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1040 ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 1040 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 1050. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Indemnités et allocations diverses, 653.306.000 francs. — (*Adopté.*)

« Chap. 1060. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers. — Rémunérations principales et indemnités, 1.269.280.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Ponts et chaussées. — Ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. — Rémunérations principales et indemnités, 52.696.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1080. — Ports maritimes, phares et balises, voies navigables. — Rémunérations principales et indemnités, 742 millions 165.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Chemins de fer et transports. — Personnel du contrôle. — Rémunérations principales et indemnités, 67 millions 482.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Chemins de fer et transports. — Organismes centraux. — Rémunérations principales et indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 1110. — Institut géographique national. — Rémunérations principales, 529.646.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1120. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 4.278.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1130. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Rémunérations principales et indemnités, 362 millions 749.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Direction générale du tourisme. — Rémunérations principales et indemnités, 23.418.000 francs. »

Par voie d'amendement, M. Pouget et les membres de la commission des moyens de communication proposent de rétablir le crédit demandé par le Gouvernement et de majorer, en conséquence, la dotation de ce chapitre de 1.107.000 francs.

La parole est à M. Pouget.

M. Jules Pouget. Cet amendement tend à rendre au budget des travaux publics une somme disjointe par l'Assemblée nationale. Je demande, en effet, que l'on reprenne le crédit proposé par le Gouvernement et que l'on porte la dotation de ce chapitre à 24.525.000 francs, afin de permettre de rétablir un poste d'inspecteur général.

J'ai dit tout à l'heure que si nous devions demander au commissariat général du tourisme de remplir son rôle avec le maximum d'efficacité, il était indispensable de lui en procurer les moyens.

Je me permets de signaler que dans de nombreuses occasions, en raison de fonctions différentes de celles que j'occupe dans cette assemblée j'ai travaillé en collaboration étroite avec des organismes de tourisme et en particulier avec le commissariat général.

Je dois lui rendre un certain hommage. Sans doute, parfois, j'ai pu formuler des critiques. Mais ces critiques ne signifient pas condamnation et vouloir améliorer n'est pas non plus tendre à la suppression. J'ai expliqué que j'avais rêvé autrefois d'un commissariat général plutôt que d'une direction.

Aujourd'hui, il s'agit de donner à ce commissariat les moyens nécessaires à son fonctionnement. Il faut, pour qu'il puisse accomplir sa tâche d'une façon parfaite, qu'il dispose d'éléments sérieux, d'éléments qui ont déjà fait leurs preuves, et qui pourront être des *missi dominici*. Pour que le commissariat puisse remplir ces tâches redoutables que sont les contacts internationaux, pour qu'il puisse faire la prospection que j'indiquais tout à l'heure, pour qu'il puisse résister plus utilement à la concurrence étrangère, il faut le doter de moyens suffisants à tous les échelons. Si alors il ne remplissait pas sa tâche, il ne pourrait plus opposer à nos critiques l'insuffisance de ses moyens et c'est pour que nous ne supportions pas une telle responsabilité que je vous demande le rétablissement du crédit proposé par le Gouvernement.

Je pense que la commission des finances ne fera aucune objection à cet amendement et je remercie tous mes collègues qui voudront bien accepter de le voter.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Je suis remercié par anticipation, ce qui me gêne un peu. (*Sourires.*)

La commission des finances n'a pas examiné ce chapitre en particulier et elle n'a pas fait d'observation sur la réduction apportée par l'Assemblée nationale au crédit demandé par le Gouvernement. On peut dire, par conséquent, que la commission des finances s'est rangée, sans l'avoir examiné, à l'avis de l'Assemblée nationale. Cependant, comme rapporteur et tout en exprimant en l'espèce une opinion un peu personnelle, je dirai que l'argument de notre collègue, M. Pouget, a sa valeur. On a procédé à une réorganisation; on a transformé le commissariat en direction générale. Nous pouvions craindre que cette transformation aboutît à une augmentation des effectifs. Or, c'est le contraire qui s'est produit. Il y avait 82 agents dans l'ancien organisme; il n'y en a plus maintenant que 63. C'est une économie importante que l'on a réalisée en cette circonstance.

Je n'ai pas le droit, sans doute, de me prononcer au nom de la commission, mais je laisse le Conseil juge de son attitude.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Je remercie M. le docteur Pouget d'avoir bien voulu soutenir le point de vue du Gouvernement. Il a donné tous les arguments qui étaient de nature à conduire le Conseil de la République à voter le rétablissement du crédit demandé.

J'ajoute simplement un mot: les fonctions du commissaire général sont non seulement des fonctions administratives, mais des fonctions représentatives qui s'exercent en France et à l'étranger Dans ces conditions, il est absolument indispensable qu'il soit assisté de deux inspecteurs généraux.

M. le rapporteur avait redouté un accroissement des effectifs. Au contraire, pour éviter les critiques qui auraient pu nous être faites, nous avons réduit les effectifs de 20 agents sur 82, ce qui constitue une réduction importante et, dans ces conditions, je demande au Sénat de bien vouloir voter l'amendement de la commission des moyens de communication.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. Par voie d'amendement (n° 5) MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce même chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mon amendement a trait également au remaniement qui s'est opéré au commissariat général au tourisme.

M. le ministre vient de nous dire qu'il a créé des postes d'inspecteurs généraux, mais ces créations ont été faites au détriment du petit personnel. En effet, un certain nombre d'emplois ont été supprimés, et c'est le personnel d'exécution qui a été particulièrement frappé. Les effectifs du commissariat au tourisme étant déjà très réduits, on peut se demander comment ce commissariat pourra fonctionner avec seulement quatre ou cinq dactylographes et une douzaine de chefs de service, car on a fait des compressions parmi le personnel d'exécution pour rétablir les grosses fonctions.

Je remarque d'ailleurs que cette économie est tout à fait illusoire. Si l'on tient compte des postes vacants actuellement et des indemnités de licenciement qui devront être payées au personnel remercié, les économies réalisées ne le sont en réalité que sur le papier. Vous avez, par votre opération, réalisé la création de nouveaux emplois grassement payés et cela sur le dos des travailleurs qui, demain, seront licenciés.

Mon amendement, proposant une réduction indicative de 1.000 francs, a pour but de faire revenir M. le ministre sur les licenciements opérés.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je tiens à rassurer M. Dutoit. La situation du petit personnel qui aurait pû être licencié du fait de la réduction des effectifs n'a pas échappé à nos préoccupations. Nous ferons des transferts d'emplois dans d'autres services où l'on manque de personnel. Je peux donner l'assurance que les vingt agents en question ne seront pas licenciés.

Mme le président. Monsieur Dutoit, maintenez-vous votre amendement ?

M. Dutoit. Je le retire.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 1140 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 24.525.000 francs.

(*Le chapitre 1140, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 1150. — Services annexes. — Rémunérations principales, 31.833.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Services annexes. — Indemnités et allocations diverses, 5.485.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1170. — Indemnités résidentielles, 2.144.334.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1180. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat, 55.933.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 6) MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mon amendement se rapporte à une situation que M. le ministre connaît bien. Il s'agit des retraités de la Caisse autonome mutuelle de retraites. La loi qui a été votée par le Parlement, l'année dernière, n'est pas encore appliquée. L'affiliation des agents des services routiers n'est pas encore chose

faite, mais la situation de ces agents devient de plus en plus alarmante du fait des difficultés que rencontre cette caisse pour le payement des retraites.

Des efforts ont été faits par cette caisse, dont la gestion est saine et économique. Ses disponibilités lui ont permis de faire face à tous ses engagements. Les pensions de retraites ont été revalorisées en moyenne à douze fois ce qu'elles étaient auparavant. En vertu d'un décret qui est, paraît-il, en instance de signature devant M. le ministre des finances, elles pourront être portées à treize fois leur taux initial. C'est un simple palliatif, si l'on considère que les salaires de l'époque à laquelle ont été attribuées ces pensions sont de quarante à cinquante fois inférieures aux salaires actuels. Pour beaucoup, d'ailleurs, la pension n'atteint même pas le montant de l'allocation aux vieux travailleurs et des compléments doivent être alloués pour porter leur retraite à ce niveau.

Il est évident que, pour les retraités de la caisse autonome comme pour ceux de tous les régimes de pension, la péréquation constitue la seule mesure équitable dont jouissent d'ailleurs depuis le 1er janvier 1948, grâce à la loi du 20 octobre 1948, les agents retraités de la fonction publique, de la Société nationale des chemins de fer français et des collectivités locales.

D'après les évaluations de la caisse autonome mutuelle des retraites, la péréquation des retraites ne pourrait être envisagée que si cette caisse disposait d'un budget annuel complémentaire d'environ un milliard; ceci, bien entendu, à titre provisoire, en attendant que le régime normal soit institué. J'indique en passant que, lorsque le Gouvernement se décidera à appliquer la loi sur l'affiliation des routiers à la caisse autonome, celle-ci trouvera ainsi des cotisants nouveaux, en plus du milliard que je viens d'indiquer, il sera nécessaire de prévoir un supplément de 100 ou 200 millions pour permettre la prise en charge du service militaire et la bonification aux anciens combattants dont les retraités de la caisse autonome sont les seuls à ne pas bénéficier.

Nous pensons donc que, dans l'état actuel des choses, il pourrait être affecté à la caisse autonome, sur les crédits de 1952, une somme d'égale valeur lui permettant de remédier à une situation entraînant pour beaucoup de ses pensionnés une misère imméritée après une longue carrière de travail.

M. Pinton, *président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission des moyens de communication. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne voudrais pas passionner cet hémicycle, ce qui serait d'ailleurs difficile (*Sourires*), mais je voudrais tout de même apporter quelques éléments de clarté et demander quelques explications.

Un texte a été voté, malgré notre avis, texte que nous avions, en son temps, déclaré inapplicable; les événements l'ont prouvé.

M. Dutoit. Il est voté par le Parlement et il a force de loi!

M. le président de la commission des moyens de communication. Je le sais bien!

Cette loi ayant été reconnue inapplicable, on a invité le Gouvernement à déposer un nouveau texte plus conforme à un certain nombre de règles de saine administration; je crois que le Gouvernement l'a fait ou du moins va le faire. Il est certain que le ministre des travaux publics a tenu la parole qu'il a donnée. Reste à savoir si, lorsque le texte viendra devant nous, nous serons de cet avis.

Le problème paraît compliqué parce que l'on s'obstine à parler d'une chose en pensant à une autre. En effet, on parle de l'affiliation des routiers à la caisse mutuelle autonome de retraites, et on veut, en réalité, imposer cette affiliation, bien que, de toute évidence, l'immense majorité des intéressés ne tienne en aucune façon à cette mesure et que cette intégration soulève, de la part du ministère du travail et de la sécurité sociale, des observations on ne peut plus pertinentes.

La question est donc mal posée. J'en vois la preuve dans le vote intervenu à l'Assemblée nationale, lors de la discussion de ce même budget, sur un amendement de M. Noël qui invitait le Gouvernement à faire adhérer au plus vite les routiers à cette caisse autonome mutuelle de retraites.

A la vérité, la pensée que M. Dutoit a exprimée et qu'il est facile de vérifier de mille autres façons, c'est qu'on veut apporter à la caisse autonome de retraites des cotisants nouveaux dans le présent et non pas donner à quelques cheminots la péréquation à laquelle nous reconnaissons aujourd'hui, comme nous l'avions reconnu il y a plus d'un an, qu'ils ont parfaitement droit.

Je ne veux pas revenir sur le thème de nos interventions d'alors, mais je dis qu'il n'est pas de bonne politique, pour trouver de l'argent immédiatement, d'engager l'avenir d'une façon si grave.

Par conséquent, le problème véritable est de trouver le moyen d'assurer aux petits cheminots une péréquation aussi élevée que possible, avec, naturellement, les ressources correspondantes; beaucoup plus que d'affilier à la caisse autonome mutuelle de retraites de nouvelles catégories de cotisants.

Je reconnais d'ailleurs que la caisse mutuelle est bien gérée, et en cela je rejoins pleinement les observations de M. Dutoit. Il est des chiffres qu'il faut qu'on cite: avec un total de cotisations représentant 17 p. 100 des salaires, l'effort qu'a fait la caisse est très méritoire, même s'il ne peut pas être rapproché de celui qui a été fait pour les cheminots, puisque, dans ce dernier cas, l'ensemble des retraites représente — M. le ministre pourra le confirmer — quelque chose comme 32 ou 34 p. 100 des salaires payés. Il est donc bien évident qu'avec 17 p. 100, on ne peut pas faire autant qu'avec deux fois autant. Cependant, on a pu, avec les ressources dont disposait la caisse, majorer d'un coefficient qui doit être de 12, et sans doute de 13 depuis aujourd'hui même, la retraite qui avait été attribuée.

Seulement, je voudrais attirer votre attention sur un point particulier. Les pensions de retraites attribuées pour un service normal, correspondant au versement de 25 annuités, ne sont pas malheureusement identiques. Pourquoi ? parce que l'annuité est calculée naturellement, suivant une législation que je n'ai pas à condamner, en fonction des salaires perçus au moment où l'employé a pris sa retraite. Or, il se trouve qu'à côté de retraités qui ont pu prendre leur retraite en 1939, il y en a d'autres qui ont pris leur retraite en 1920, 1922, 1924, 1925, à un moment où les salaires étaient infiniment, je ne dirai pas plus faibles, car ce n'est pas le terme exact, mais qui s'exprimaient en francs infiniment moins nombreux que par la suite.

Or lorsque vous multipliez par treize les pensions de retraites qui étaient servies à partir du 1er janvier 1939, vous donnez aux petits cheminots une pension qui est déjà, je ne dirai pas suffisante, mais qui représente tout de même quelque chose, tandis que, lorsque vous multipliez par treize la pension d'un cheminot qui a cessé son service quinze ou seize ans auparavant, qui est donc beaucoup plus vieux, vous arriverez à des chiffres qui, actuellement encore, sont dans certains cas inférieurs au montant de la retraite des vieux travailleurs, dont personne ne peut prétendre qu'elle est trop élevée.

Il y a là un point qui me semble extrêmement important: il faudrait parvenir, dans la mesure où vous pourrez dégager des ressources, dans la mesure où les ressources mêmes de la caisse le permettront par l'augmentation des salaires, à une espèce de péréquation des trop petites retraites. Il est injuste que tel cheminot ait actuellement 4.000 ou 5.000 francs, alors qu'un collègue qui a le même nombre d'annuités — car je me place toujours, bien entendu, dans des conditions équivalentes — mais qui a quitté plus tard le service, se trouve disposer de 8.000 ou 10.000 francs. C'est incontestablement dans ce sens qu'il faut porter votre effort.

Une mesure de justice en particulier s'imposerait et devrait demander un effort spécial, c'est celle qui donnerait les moyens de vivre à ceux de ces petits cheminots qui ont atteint par exemple l'âge de soixante-cinq ans, à ceux qui ne peuvent plus travailler. Inversement, il n'est peut-être pas nécessaire — et il n'y a pas d'engagement à cet égard — de faire un effort particulier pour des cheminots qui ont pris leur retraite et qui se sont engagés immédiatement dans une autre activité.

Certes, je ne veux pas faire de discrimination entre eux mais, si l'on ne veut pas faire de la pure démagogie, il faut tenir compte des ressources dont la caisse disposera et, dans l'effort à faire, considérer la situation véritable de chaque catégorie.

Je serais très heureux, monsieur le ministre, si vous pouviez nous donner quelques indications sur vos intentions quant à l'avenir immédiat, en attendant le vote d'une loi véritable de péréquation et sur les moyens par lesquels on pourrait envisager, suivant d'autres méthodes que celles qui ont été retenues, la péréquation des retraites des petits cheminots.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Dutoit sait bien, car je l'ai dit ici à plusieurs reprises, que la loi votée avec précipitation en fin de session l'année dernière était inapplicable car elle contenait une série de contradictions et d'impossibilités. En certain cas, par exemple, cette loi se référait aux statuts d'autres caisses. Des protestations, comme vient de le dire M. le président de la

commission des moyens de communications, se sont élevées venant de certains participants éventuels qui ont refusé d'envisager l'adhésion à cette caisse et le versement de cotisations.

Il en est résulté pour le Gouvernement l'obligation de consulter le conseil d'Etat sur la rédaction éventuelle d'un nouveau texte. Le ministère des travaux publics, en accord avec les autres ministères, a établi un texte conforme à l'esprit de la loi votée et c'est ainsi qu'il y a quelques semaines ce texte a été envoyé au ministère du travail. Celui-ci n'a pas donné son accord sur ce point. Dans le courant de la semaine prochaine, je l'espère, une commission interministérielle rendra un arbitrage qui permettra au Gouvernement de déposer un nouveau projet de loi dans les jours qui suivront.

En tous cas, le Gouvernement n'est pas resté indifférent devant la situation des petits cheminots. Il a apporté une série de modifications dont je vais vous donner la nomenclature et qui rapprochent leur situation de celle qu'ils auraient eue si la loi votée avait été appliquée: décret du 16 avril 1950 élevant le montant de la pension au coefficient 11 par rapport à la pension initiale du 1er juin 1950 avec effet rétroactif au 1er juin 1950; loi du 10 septembre 1951 autorisant la caisse nationale des retraites à majorer de 300 p. 100 les rentes constituées entre le 1er septembre 1939 et le 1er janvier 1946; une décision ministérielle du 6 octobre 1951 prise après entente avec le ministère du budget, dispensant les attributaires de la caisse des retraites du versement de l'impôt sur les salaires, traitements, pensions et rentes viagères qu'ils devaient acquitter jusqu'à présent; enfin, un décret paru ce matin même au *Journal officiel* accordant, à compter du 1er janvier 1951, c'est-à-dire avec effet rétroactif de onze mois, un nouveau relèvement égal à celui accordé par le décret du 16 avril 1951.

M. Pinton peut voir que la situation résultant de la non-péréquation des retraites des petits cheminots n'a pas échappé au Gouvernement. Je rappelle que l'Assemblée nationale a repoussé un amendement de M. Dufour tendant à cette péréquation. Le projet de loi déposé par le Gouvernement ne peut s'éloigner de l'esprit de la loi votée au mois d'août 1950; lorsqu'il viendra en discussion devant le Sénat, il sera possible à M. Pinton ou à tout sénateur de déposer des amendements s'inspirant de cette préoccupation. Je n'y ferai pas d'opposition de principe.

Le Gouvernement a fait le maximum de ce qui était possible pour se rapprocher des avantages que la loi avait voulu accorder aux adhérents de la caisse autonome des retraites.

Mme le président. Monsieur Dutoit, maintenez-vous votre amendement ?

M. Dutoit. Je ne voudrais pas rouvrir le débat qui s'est institué au sujet de la caisse des petits cheminots, mais je voudrais dire à M. Pinton et à M. le ministre que nous considérons, nous, qu'une loi une fois votée doit être appliquée.

M. le ministre indique qu'il a donné avis défavorable. Je vous rappelle ce que j'ai dit dans la discussion générale de cette loi, à savoir que le conseil d'Etat s'était déjà prononcé et avait statué au contentieux. Le conseil d'Etat, en 1938, avait estimé cette loi applicable et il avait débouté la fédération nationale des transporteurs de leur requête.

Il y a des oppositions à l'application de la loi. Permettez-moi de dire que ces résistances viennent essentiellement et uniquement du côté patronal, car les charges sont augmentées de 3 p. 100 par rapport à ce qu'elles étaient. Dans la loi concernant la caisse des retraites, les charges patronales montent de 5 à 10 p. 100.

Je le répète, en insistant, monsieur le ministre, ce que j'ai demandé à travers mon amendement, c'est que vous donniez aux petits cheminots la péréquation intégrale de leurs retraites, qu'ils attendent depuis trop longtemps.

C'est à cet effet que je maintiens mon amendement.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances avait également fait un abattement indicatif de 1.000 francs sur ce chapitre, ceci à l'effet d'obtenir des explications de la part de M. le ministre.

Les explications données ne m'ont pas paru entièrement satisfaisantes. La loi de 1950 a été déclarée inapplicable par le conseil d'Etat; cette situation ne saurait se prolonger.

Cependant, monsieur le ministre, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale que vous vous proposiez de déposer un nouveau texte. Ce que nous vous demandons à cet égard c'est de proposer un texte conforme à l'esprit de la loi qu'il doit remplacer.

Sur le second point, concernant les pensions des petits cheminots, nous demandons à M. le ministre de faire le plus grand effort compatible avec l'état de la caisse. Cette caisse se comporte convenablement et nous nous en félicitons. Selon les chiffres que je possède elle a enregistré pour l'exercice 1951 une recette de 1.819 millions pour des dépenses s'élevant à 1.640 millions; il y a là une balance satisfaisante de nature à permettre l'amélioration de la situation des ressortissants de cette caisse.

Ceci étant dit, la commission renonce à l'abattement indicatif de 1.000 francs.

Mme le président. La commission repousse-t-elle l'amendement ?

M. le rapporteur. Oui, madame le président.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants	307
Majorité absolue	154
Pour l'adoption	17
Contre	290

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Je mets aux voix le chapitre 1180, avec le chiffre de 55 millions 934.000 francs.

(Le chapitre 1180, avec ce chiffre, est adopté.)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

Mme le président. « Chap. 3000. — Administration centrale. — Matériel, frais de fonctionnement et remboursement de frais, 47.672.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3010. — Ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement des bureaux, 371.762.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3020. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 413.610.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3030. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Remboursement de frais, 697 millions 170.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3040. — Ports maritimes, phares et balises, voies navigables. Personnel spécialisé. — Remboursement de frais, 79.156.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3050. — Chemins de fer et transports. — Matériel et remboursement de frais, 7.652.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3060. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 105.631.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3070. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement, 253 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3080. — Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais, 802.112.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3090. — Services annexes. — Matériel, frais de fonctionnement et remboursement de frais, 29.317.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3100. — Loyers des bureaux et indemnités de réquisition, 23.316.000 francs. »

Sur le chapitre 3100 la parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, au chapitre 3100, la commission des finances a voulu supprimer le crédit de 500.000 francs qui avait été prévu.

Je tiens à signaler que, lors de la constitution de l'association internationale du congrès de la route, le Gouvernement s'est engagé, à une date qui, si mes souvenirs sont exacts, est antérieure à la guerre de 1914, à conserver le siège de cette association en France, ce qui présente un intérêt primordial pour notre pays. Il s'agit donc de respecter un engagement ancien. C'est pourquoi je vous demande, étant donné la modicité du crédit, de bien vouloir le rétablir.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission s'est un peu émue de la location de cet immeuble pour un prix de 500.000 francs par an. Elle a trouvé qu'en une période où l'on souffre de deux

sortes de pénuries, la pénurie d'argent et la pénurie de locaux, cela pouvait paraître un peu excessif. C'est dans cet esprit qu'elle a supprimé le crédit.

Je me permets de poser une question à M. le ministre: avant la location des locaux dont il s'agit, l'association résidait en France et y avait des bureaux; en un mot, elle tenait ses assises quelque part à Paris. Où cette association avait-elle son siège ?

M. le ministre. Elle siégeait dans des locaux appartenant au ministère de l'industrie et du commerce, qui les mettait gracieusement à notre disposition. Ce ministère a repris ses locaux et force a été au ministère des travaux publics de chercher des locaux de remplacement.

M. le rapporteur. Il y a incontestablement là un cas de force majeure. (*Rires.*)

Si l'association est à la rue et si vous avez pris des engagements qui ont un caractère international, je m'incline et la commission accepte le rétablissement du crédit.

Mme le président. La commission accepte le rétablissement du crédit.

Personne ne demande la parole sur le chapitre 3100 ?...

Je le mets aux voix, avec le chiffre de 23.816.000 francs.

(*Le chapitre* 3100, *avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 3110. — Véhicules automobiles. — Achat, entretien et fonctionnement, 180.865.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3120. — Remboursements à diverses administrations, 167 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3130. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 19.499.998.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3140. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 3.899.998.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3150. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 2.800 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3160. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 890 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e *partie. — Charges sociales.*

« Chap. 4000. — Prestations et versements obligatoires, 5.681.157.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4010. — Prestations et versements facultatifs, 61 millions 788.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e *partie. — Subventions.*

a) Subventions.

« Chap. 5000. — Subventions diverses, 10.688.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5010. — Remboursement forfaitaire par l'Etat des dépenses de la voirie départementale de la Seine, 99 millions 011.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5020. — Routes. — Remboursement de frais à l'Union nationale des associations de tourisme, 139 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5030. — Ports maritimes. — Subventions aux ports autonomes, 330 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5040. — Direction générale du tourisme. — Subventions aux organismes de tourisme, 88.950.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5050. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

b) Charges économiques.

« Chap. 5060. — Subventions aux chemins de fer d'intérêt général, 451.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5070. — Voies navigables. — Participation de l'Etat au fonctionnement de l'Office national de la navigation, 675 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5080. — Chemins de fer. — Indemnités compensatrices de certaines réductions imposées à la Société nationale des chemins de fer français, 16.321 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5090. — Chemins de fer. — Subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français. 79.998 millions 994.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 2) M. Romani propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Romani.

M. Romani. Monsieur le ministre, au moment où des économies vous sont demandées de toutes parts et plus particulièrement dans les services de la Société nationale des chemins de fer français, j'ai quelque scrupule à déposer mon amendement qui a pour objet de rattacher le réseau de la Corse à celui de cette grande société. J'ai cependant pensé que, si ma suggestion était retenue, bien des difficultés seraient résolues, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel, sans que, pour cela, les finances publiques aient à pâtir.

Si donc vous donnez votre accord de principe, j'insiste sur ce point, une commission désignée par vos soins et comprenant des représentants ne notre réseau local pourrait se réunir et étudier les avantages de la réforme. Je suis persuadé que ses conclusions seraient telles que, tout naturellement, vous seriez amené à les approuver. C'est donc uniquement un accord de principe, j'insiste sur ce point, qui ne doit en rien préjuger l'avenir.

Puisque l'occasion m'en est offerte, monsieur le ministre, laissez-moi signaler à votre attention les revendications légitimes des cheminots de la Corse qui s'inscrivent dans les limites des satisfactions accordées à leurs collègues des autres départements, afin qu'il leur soit donné entière satisfaction, compte tenu également de la situation spéciale de notre territoire.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. M. Romani ne doutera pas du chagrin que j'ai de ne pas admettre sa demande, présentée avec tant de courtoisie. Cependant, je suis obligé de lui dire que le fait d'inclure le réseau de la Corse dans le réseau de la Société nationale des chemins de fer français ne changerait rigoureusement rien, puisque les déficits des chemins de fer secondaires sont payés par l'Etat exactement comme celui de la Société nationale des chemins de fer français.

Mais, étant donné que nous avons déposé un projet tendant à la réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français, prévoir, comme on le propose, l'incorporation dans ce réseau d'une ligne qui est manifestement déficitaire et qui ne nous donne aucun espoir d'équilibrer ses recettes et ses dépenses, constituerait une contradiction qui ne me permet pas de répondre favorablement à la demande de M. Romani et je lui en exprime tous mes regrets.

M. Romani. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de faire examiner très rapidement et avec une grande bienveillance les revendications des cheminots corses, lorsqu'elles seront présentées à vos services ?

M. le ministre. Les revendications des cheminots corses sont constantes (*Sourires*) et nous les examinons toujours avec la plus grande bienveillance, mais je puis assurer M. Romani que ceux-ci ne seront jamais désavantagés par rapport aux autres cheminots.

M. Romani. Je vous remercie, monsieur le ministre, et je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Je suis saisie d'un autre amendement (n° 7), présenté par MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste, tendant à réduire le crédit de ce même chapitre 5090 de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. J'ai déposé cet amendement pour obtenir des explications de M. le ministre sur l'application du décret du 8 septembre 1951 concernant le salaire minimum garanti. J'ai d'ailleurs expliqué tout à l'heure à la tribune ma position à ce sujet et je serais heureux d'entendre M. le ministre préciser la position du Gouvernement sur l'application de ce décret aux salaires des cheminots.

M. le président de la commission des moyens de communication. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. le président de la commission des moyens de communication. Il s'agit là du si redoutable chapitre 5090 (*Sourires*), qui comporte la subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français.

Bien entendu, le Conseil de la République ne se désintéresse pas un instant d'une affaire d'une pareille importance, mais il est ici question de voter un budget et, suivant une formule que nous avons quelquefois tendance à oublier, mais qui est très valable pour les budgets locaux et qui pourrait l'être pour les budgets de l'Etat, de faire un budget « prévisionnel ».

Il est certain que toute cette question est dominée, et de très loin, par la loi de coordination et, d'autre part, de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français. Il serait, je crois, beaucoup plus opportun de reporter à plus tard une discussion qui, je vous l'assure, monsieur le ministre, sera des plus approfondies, plutôt que de l'engager actuellement, alors que nous sommes hors d'état de juger, sinon de l'ampleur du déficit, tout au moins de l'importance réelle qu'il devra conserver après telles ou telles modifications qui auront pu être apportées.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je partage entièrement l'avis d M. Pinton, qui considère que ce n'est pas le moment d'engager un large débat sur le fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français. Je veux cependant saisir l'occasion qui m'est offerte par l'amendement de M. Dutoit pour remercier M. le rapporteur de l'exposé, aussi clair que judicieux, qu'il a présenté tout à l'heure sur le fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français et de l'analyse qu'il a faite des articles et des chapitres la concernant.

M. Lamarque m'a demandé tout à l'heure comment le Gouvernement pouvait justifier le chiffre de 80 milliards sur le futur budget, alors que l'analyse faite des conditions d'exploitation nous conduit à un déficit plus élevé. Il est évident que, si nous restons dans les conditions d'exploitation actuelles, le déficit sera sensiblement supérieur à 80 milliards. Mais, comme l'a dit tout à l'heure M. le rapporteur, le chiffre de 80 milliards traduit la confiance que le Gouvernement a mise dans l'efficacité du projet qu'il a déposé.

Il est bien évident que je ne puis aujourd'hui chiffrer les économies à réaliser, car nous ignorons quels sont les amendements et modifications que l'Assemblée nationale et le Conseil de la République pourront apporter, mais ce chiffre constitue un acte de foi du Gouvernement dans l'efficacité de ce projet. C'est la raison pour laquelle la subvention de 95 milliards pour 1951 a été ramenée à 80 milliards pour 1952.

Les causes du déficit, M. le rapporteur les a analysées d'une façon très exacte. Elles résultent surtout de l'insuffisance des tarifs et, en disant cela, j'éprouve quelque gêne, car le public, par contre, proteste continuellement contre toutes les augmentations, même quand elles sont faites pour adapter les tarifs si éloignés du prix de revient, et même lorsque ces augmentations sont faites pour tenir compte des augmentations de salaires, comme d'ailleurs de tous les autres éléments des prix de revient.

Je signale que les tarifs voyageurs sont au coefficient 14,24 et que les tarifs marchandises sont au coefficient 16,74, alors que pour les dépenses les indices sont, pour les salaires et charges sociales, au coefficient 24, pour le charbon, au coefficient 33. Si, en effet, le coefficient d'augmentation du prix du charbon n'est pas de 33 par rapport à celui d'avant guerre pour l'ensemble des qualités, il l'est, par contre, pour les qualités consommées par la Société nationale des chemins de fer français, compte tenu des remises qui étaient pratiquées avant guerre et qui ont été supprimées. Enfin, en ce qui concerne l'acier et les autres fournitures, le coefficient est de 27 ou de 28. Pour l'ensemble, la moyenne s'établit à 25 ou 26. Etant donné que les prix des tarifs sont au coefficient 15, vous avez l'explication du déficit prévu pour l'année 1952.

Je ne veux pas donner d'indication ni faire allusion à ce que la presse a dit concernant les adaptations de tarifs. Il est bien évident que le Gouvernement devra prendre des décisions pour faire face aux aggravations du prix de revient. Je tiens à dire que nous n'avons pas le souci de laisser s'accroître le déficit de la S. N. C. F. sans tenir compte des augmentations de prix de revient qui sont intervenues. Mais je signale que par rapport à celui de l'année dernière, le trafic des marchandises a augmenté de 24 p. 100. Si cette augmentation continuait au cours de l'année 1952, nous aurions de ce fait une réduction de 36 milliards sur le déficit prévu.

Je résume donc: tenant compte de l'accroissement de tarif et des différents éléments du prix de revient, le déficit normalement prévu de 144 milliards, chiffre cité par M. le rapporteur, ne figure au budget de 1951 que pour une somme de 80 milliards, représentant la subvention accordée par le budget pour cette année.

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je regrette que M. le ministre n'ait pas cru devoir répondre à mon amendement et je constate que, comme pour les petits cheminots, on se refuse toujours à appliquer une loi lorsqu'elle est favorable aux travailleurs.

M. le ministre. Voulez-vous préciser ?

M. Dutoit. Nous ne sommes pas d'accord. Nous considérons que le salaire minimum garanti de 20.000 francs par mois, c'est-à-dire 100 francs de l'heure, est insuffisant, dans l'état de choses actuel, pour faire vivre les ouvriers. Seulement, nous estimons que ces 100 francs de l'heure sont un dû que vous devez payer aux cheminots comme aux autres catégories de travailleurs.

Or, cela, vous ne voulez pas l'admettre, monsieur le ministre, parce que vous avez une argumentation personnelle spéciale. Vous considérez comme salaire une gratification de fin d'année, qui a toujours été une prime depuis l'établissement des réseaux ferrés. En conséquence, je maintiens mon amendement et je dépose une demande de scrutin public.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je vais poser à M. Dutoit une question précise.

Les cheminots ne touchent pas de gratification en fin d'année, mais une prime de fin d'année; elle fait partie du salaire auquel elle est incorporée.

Puisque vous me demandez de la considérer comme une gratification, je vous demande également si vous voulez qu'elle soit exclue du bénéfice de la retraite. Quand, dans l'industrie privée, on donne une gratification, elle ne correspond à aucune obligation, à aucun engagement, à aucun calcul théorique, tandis que, chez les cheminots, elle a toujours fait partie du salaire et entre en ligne, à la demande des organisations syndicales, pour le calcul de la retraite. C'est la raison pour laquelle elle n'a jamais été considérée comme une gratification, mais comme un élément du salaire. C'est pourquoi le chiffre de 92 francs dont vous parlez doit être augmenté de cette prime, qui correspond à environ 10 p. 100 du salaire.

M. Dutoit. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous poursuiviez votre raisonnement. Vous dites que tout ce qui entre dans le calcul du salaire doit être considéré comme entrant en ligne de compte pour le calcul de la retraite. Vous devriez tenir compte, par exemple, s'agissant de la retraite des cheminots, de l'indemnité temporaire de 1.008 francs, qui fait partie du salaire et dont vous ne faites pas état pour le calcul de la retraite.

Vous appliquez ce raisonnement à la prime de fin d'année parce que ce calcul vous est favorable, mais vous refusez d'appliquer ce même raisonnement à l'indemnité de résidence, parce que, alors, ce sont les cheminots qui seraient favorisés. C'est pourquoi je ne veux pas vous suivre sur ce terrain. La prime de fin d'année ne doit pas entrer en ligne de compte pour le calcul du salaire minimum garanti à 100 francs de l'heure.

M. le ministre. Vous estimez qu'elle doive être incorporée dans le calcul de la retraite ?

M. Dutoit. Parfaitement!

M. le ministre. Donc, elle fait partie intégrante du salaire.

M. Dutoit. Voulez-vous, monsieur le ministre, me promettre que dorénavant, vous allez comprendre dans le calcul de la retraite l'indemnité de résidence, qui représente un tiers du salaire, et la prime temporaire de 1.008 francs par mois ? Nous serons alors d'accord.

M. le ministre. La prime de résidence varie selon les localités et il n'est pas question de l'incorporer dans le calcul de la retraite, pas plus que les indemnités de déplacement qui sont fonction de l'importance, du nombre et de la durée des déplacements.

M. Dutoit. Comment pouvez-vous admettre, monsieur le ministre, qu'un salaire puisse être diminué, à la discrétion de la direction de la Société nationale des chemins de fer français, par suite de sanctions pour faits de grève, par exemple ? Continuellement, des agents voient leur prime de fin d'année diminuée de dix, vingt, trente et quarante pour cent. Vous ne pouvez pas dire, après cela, que c'est un élément qui entre normalement dans le calcul des salaires.

Nous n'admettons pas votre raisonnement et nous demandons instamment que vous appliquiez intégralement aux cheminots le décret du 8 septembre.

M. le ministre. Ce que vous oubliez de dire, monsieur Dutoit, c'est que ces abattements ne sont appliqués que pour des fautes graves.

M. Bertaud. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Puisqu'il s'agit d'un amendement sur un chapitre intéressant la subvention d'équilibre aux chemins de fer, je voudrais demander à M. le ministre si toutes dispositions sont prises pour diminuer commercialement le déficit des chemins de fer. Je voudrais savoir notamment s'il a été saisi, directement ou indirectement, il y a quelques semaines, d'une proposition émanant de certains industriels français qui s'engagent à faire entrer dans les caisses de la Société nationale des chemins de fer français deux milliards de recettes supplémentaires par an.

D'après les renseignements qui m'ont été fournis, des propositions concrètes auraient été formulées auprès des services compétents. Ces propositions auraient donné lieu à un échange de vues qui paraissait extrêmement intéressant. Des avis concordants avaient été donnés par les directeurs commerciaux des différentes régions composant la Société nationale des chemins de fer français. Au moment où l'on pensait aboutir, aussi bien dans l'intérêt des transporteurs que dans celui des transportés, et dans l'intérêt aussi de ceux qui contribuent à combler le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, il est apparu que l'on ne pouvait pas donner suite à ces propositions, parce que, paraît-il, elles auraient pu léser certains intérêts particuliers.

Or, d'après d'autres renseignements qui m'ont été également fournis, ces intérêts particuliers ne se situeraient pas en France, mais à l'extérieur de notre pays, dans certaines nations étrangères qui, actuellement, seraient en train d'essayer de constituer une sorte de pool des transports maritimes pour amener un afflux de produits dans certains ports étrangers.

Je profite de la discussion de cet amendement pour demander à M. le ministre si les bruits dont je me fais l'écho sont fondés, me proposant, d'ailleurs, le cas échéant, de lui fournir en tête à tête des renseignements complémentaires s'il le désire.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je regrette que M. Bertaud n'ait pas donné plus de précisions, car je n'ai jamais entendu parler d'un groupe d'industriels nous proposant une recette supplémentaire de 2 milliards. Je lui demande simplement s'il ne veut pas faire allusion au canal de la Moselle.

M. Bertaud. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Monsieur le ministre, ce n'est pas tout à fait cela, mais enfin puisque vous avez prononcé le mot, j'accepte la discussion sur ce point. Il s'agit exactement de propriétaires de wagons-réservoirs ayant la possibilité d'assurer un trafic supplémentaire à la Société nationale des chemins de fer français sans porter préjudice — je le précise bien, puisque chaque fois que je parle, on croit où l'on suppose que la Société nationale des chemins de fer français est derrière moi — sans porter préjudice, dis-je, aux transports routiers, ni aux autres transports.

Puisque vous faites allusion au canal de la Moselle, je suis obligé d'ajouter qu'il peut y avoir certains rapports avec cette organisation en voie de constitution où seraient, je pense, représentés, peut-être, pour une part, certains intérêts français mais excessivement réduits, et, pour une part beaucoup plus grande, certains autres intérêts de nations avec lesquelles nous sommes en excellentes relations mais qui, tout de même, considèrent que certains trafics pourraient être monopolisés à leur profit dussent les transports français ou les ports français en souffrir.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. M. Bertaud m'a proposé de venir s'entretenir de la question avec moi. Je crois qu'il vaut mieux adopter cette dernière solution car je suis complètement ignorant de l'affaire des wagons réservoirs. En ce qui concerne le canal de la Moselle, j'ai l'impression que sa documentation est insuffisante et je crois qu'une conversation entre lui et moi dans mon cabinet serait plus utile.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement de M. Dutoit ?...

Je le mets aux voix.

Je suis saisie d'une demande de scrutin, présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	249
Majorité absolue	125
Pour l'adoption	18
Contre	231

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5090, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 5090 est adopté.)

Mme le président. « Chap. 5100. — Chemins de fer. — Subvention à la régie autonome des transports parisiens, 2.729.999.000 francs. » — *(Adopté.)*

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Frais de justice et réparations civiles, 60 millions 900.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6010. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 6020. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 6030. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Je mets aux voix l'article 1er, avec la somme de 157 milliards 112.784.000 francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état A.

(L'article 1er est adopté.)

Mme le président. « Art. 1er *bis* (nouveau). — Le montant des crédits inscrits à chaque chapitre est bloqué à concurrence de 5 p. 100.

« Ce blocage prendra fin avec le vote de la loi de finances qui déterminera éventuellement les abattements dont certains chapitres seront affectés. » — *(Adopté.)*

« Art. 2. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager, en 1952, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1953, des dépenses se montant à la somme totale de 5.418 millions de francs et répartis par service et par chapitre, conformément à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état B.

Je donne lecture de cet état :

ETAT B

« Chap. 3130. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 3.900 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3140. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 780 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3150. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 560 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3160. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 178 millions de francs. » — *(Adopté.)*

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 2, avec la somme de 5.418 millions de francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état B.

(L'article 2 est adopté.)

Mme le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 5 —

NOMINATION D'UN MEMBRE DE COMMISSIONS

Mme le président. Je rappelle au Conseil de la République que le groupe du centre républicain d'action rurale et sociale a présenté une candidature pour la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme et pour la commission du ravitaillement et des boissons.

Le délai d'une heure prévu par l'article 16 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Perdereau membre de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme et de la commission du ravitaillement et des boissons.

— 6 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme le président. J'ai reçu de MM. Robert Aubé, Durand-Réville et Coupigny une proposition de loi tendant à la création d'un comité national de l'or en vue de définir une politique de l'or, étudier les problèmes posés par son exploitation et promouvoir toutes dispositions susceptibles d'en augmenter la production dans l'Union française.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 801 et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 7 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique qui aura lieu mardi 11 décembre, à quinze heures:

Réponse des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Charles Naveau attire l'attention de M. le ministre des finances et des affaires économiques sur la crise grave qui sévit depuis plusieurs mois dans l'industrie lainière, obligeant les industriels à occuper leur personnel à des travaux d'entretien non productifs et à ramener à trente-deux seulement le nombre d'heures de travail par semaine; lui expose ses craintes de voir s'aggraver cette crise par la politique d'austérité et la réduction des importations de matières textiles qu'elle comporte au point de plonger dans le chomage total les 600.000 ouvriers de cette industrie; et lui demande, en conséquence, de bien vouloir préciser, en fonction de ces graves problèmes, les dispositions qu'il compte prendre pour permettre aux industries lainières de subsister dans des conditions normales (n° 262). *(Question transmise par M. le ministre des finances et des affaires économiques à M. le ministre de l'industrie et de l'énergie.)*

II. — Mme Marcelle Devaud appelle l'attention de M. le président du conseil sur le problème que pose l'accueil des jeunes étrangers venus en France pour parfaire leur connaissance de la langue et de la culture françaises et qui sont reçus au pair dans des familles: lui signale certains incidents fâcheux soulevés à leur sujet par les services du ministère du travail et de la sécurité sociale; et lui demande que cesse enfin l'incertitude dans laquelle se trouvent actuellement accueillants et accueillis (n° 264). *(Question transmise par M. le président du conseil à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.)*

III. — M. Pierre Loison demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques de préciser ses intentions en ce qui concerne le recouvrement des impôts dus par les sinistrés de Seine-et-Oise, victimes de l'orage de grêle du 30 août; et s'il ne lui semblerait pas particulièrement opportun, aucune instruction spéciale n'ayant été donnée à ce jour au service des contributions directes, d'envisager la suspension jusqu'au 15 mars du recouvrement et des poursuites (n° 266).

IV. — Mme Marcelle Devaud appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les difficultés financières auxquelles se heurtent les communes de la Seine depuis qu'est appliquée la loi n° 47-1523 du 18 août 1947, qui a mis à leur charge le traitement des professeurs spéciaux d'enseignement primaire; et demande quelles dispositions il compte prendre pour alléger cette charge, d'année en année plus insupportable, et qui pénalise littéralement les communes de la Seine par rapport aux villes de province (n° 267).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1952 (budget annexe de la caisse nationale d'épargne). (N°s 733 et 769, année 1951. — M. Sclafer, rapporteur.)

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 31 *x*) du livre Ier du code du travail et introduisant le principe de l'échelle mobile pour la fixation du montant des rentes viagères constituées entre particuliers. (N°, 687 et 753, année 1951. — M. Abel-Durand, rapporteur, et n° 765, année 1951. — Avis de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales, M. de Villoutreys, rapporteur; et n° 799, année 1951. — Avis de la commission de la production industrielle, M. Armengaud, rapporteur; et n° 790, année 1951. — Avis de la commission de l'agriculture, M. Bénigne Fournier, rapporteur; et n° 792, année 1951. — Avis de la commission des finances, M. Clavier, rapporteur; et n° 777, année 1951. — Avis de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, M. Robert Chevalier, rapporteur; et avis de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), M. Rogier, rapporteur).

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant modification des articles 48 à 58 de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre. (N°s 458 et 779, année 1951. — M. Hébert, rapporteur et n° 788, année 1951, avis de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, M. Boivin-Champeaux, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures cinq minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 7 DECEMBRE 1951

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales* ».

269. — 7 décembre 1951. — **M. Jean-Yves Chapalain** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la défense nationale (air)** qu'en 1948, une filiale de la S. N. E. C. M. A. située au Mans-Arnage, a été cédée à une société; que cette société cessionnaire n'exerçant pas la même activité que la S. N. E. C. M. A., n'a pris en charge qu'une très faible partie de l'outillage et des stocks existants; que la S. N. E. C. M. A. a donc dû procéder à des cessions ou à des transferts de l'outillage et des stocks; qu'il ressort d'une information récente que ces opérations ont donné lieu à de très graves irrégularités; et demande, dans ces conditions: 1° s'il a invité la société intéressée à déposer une plainte; 2° quelles sont les mesures qu'il compte prendre à l'égard de cette société sous tutelle, pour sauvegarder les intérêts en jeu, et notamment le capital important que représentait l'outillage très moderne de l'usine du Mans; 3° s'il ne pense pas qu'il serait indispensable de provoquer d'urgence une enquête administrative sur ces errements qu'on ne peut pour le moins que qualifier de regrettables.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 7 DECEMBRE 1951

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

3221. — 7 décembre 1951. — **M. Lucien Tharradin** rappelle à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** que certains combattants de la guerre 1914-1918, titulaires de la carte réglementaire, se sont acquis de nouveaux droits au titre de combattant au cours de la guerre 1939-1945; et demande quelles sont les décisions qui ont été prises et les instructions qui ont été données aux directions départementales, afin que soit consacrée officiellement et matériellement la qualité de combattant de 1939-1945 à ces anciens des deux guerres.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

3222. — 7 décembre 1951. — **M. Robert Hoeffel** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les entreprises fabriquant, à leur usage exclusif, les matrices d'estampage destinées à effectuer les commandes passées par leur clientèle, se voient réclamer par les contributions indirectes le versement d'une double taxe à la production: la première portant sur la fabrication des matrices, et la deuxième sur le montant de la livraison; qu'une telle mesure, basée sur une interprétation extensive de la loi sur les taxes sur le chiffre d'affaires, conduirait, si elle était appliquée, à une hausse massive des prix; et demande, dans ces conditions, s'il ne lui paraît pas opportun de prévoir que la fabrication de telles matrices ne soit pas considérée comme « faisant l'objet d'une livraison à soi-même ».

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso *de la séance du 27 novembre 1951.*

Page 2732, 1re colonne, question écrite n° 3191 de M. Jean Durand à M. le ministre de l'éducation nationale, 3e ligne de la question, au lieu de: « circulaire du 14 juillet 1950... », lire: « circulaire du 14 juin 1950... ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 7 décembre 1951.

SCRUTIN (N° 237)

Sur l'amendement (n° 6) de M. Dutoit au chapitre 1180 de l'état A du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1952.

Nombre des votants	307
Majorité absolue	154
Pour l'adoption	18
Contre	289

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Berlioz.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Marrane.
Mostefaï (El-Hadi).
Namy.
Pejit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie).
Souquière.
Ulrici.

Ont voté contre :

MM.
Abel Durand.
Alric.
André (Louis).
D'Argenlieu (Philippe-Thierry).
Assaillit.
Aubé (Robert).
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
De Bardonnèche.
Barré (Henri), Seine.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha (Abdelkader).
Bène (Jean).
Benhabyles (Cherif).
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bollifraud.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Boulange.
Bouquerel.
Bousch.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chastel.
Chazette.
Chevalier (Robert).
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Coty (René).
Coupigny.
Courrière.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Debû-Bridel (Jacques).
Mme Delabie.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Delthil.
Denvers.
Depreux (René).
Descomps (Paul-Emile).
Deutschmann.
Dia (Mamadou).
Diop (Ousmane Socé).
Djamah (Ali).
Doucouré (Amadou).
Doussot (Jean).

Briant.
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Réville.
Durieux.
Mme Eboué.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat (Marhoun).
Ferrant.
Fléchet.
Fleury (Jean), Seine.
Fleury (Pierre), Loire-Inférieure.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Fourrier (Gaston), Niger.
De Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gander (Lucien).
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
De Geofire.
Geoffroy (Jean).
Giacomoni
Giauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
De Gouyon (Jean).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grégory.
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Guiter (Jean).
Guslave.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Hebert.
Héline.
Hoeffel.
Houcke.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Jaouen (Yves).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
De Lachomette.
Laffargue (Georges).
Lafforgue (Louis).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
De La Gontrie.
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Léonetti.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Malécot.
Malonga (Jean).
Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Maroger (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Mathieu.
De Maupeou.
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Meillon.
De Menditte.
Menu.
Méric.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monichon.
De Montalembert.
De Montullé (Laillet).
Morel (Charles).
Moutet (Marius).
Muscatelli.
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Olivier (Jules).
Paget (Alfred).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François).
Patient.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Pinsard.
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
De Pontbriand.
Pouget (Jules).
Pujol.
Rabouin.
Radius.
De Raincourt.
Randria.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Saller.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Sid-Cara (Cherif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Cherif).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Tailhades (Edgard).
Tesseire.
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Tharradin.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline).
Tinaud (Jean-Louis).
Torrès (Henry).
Tucci.
Vandaele.
Vanrullen.
Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
Mme Vialle (Jane).
De Villoutreys.
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Ba (Oumar).
Biaka Boda.
Haïdara (Mahamane).
Siaut.

Excusés ou absents par congé :

MM. Lassalle-Séré, Milh, Tamzali (Abdennour).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Marcelle Devaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 307
Majorité absolue..... 154

Pour l'adoption..... 17
Contre 290

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 238)

Sur l'amendement (n° 7) de M. Dutoit au chapitre 5090 de l'état A du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1952.

Nombre des votants..... **245**
Majorité absolue..... **123**

Pour l'adoption..... **18**
Contre **227**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Berlioz.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Marrane.
Mostefaï (El-Hadi).
Namy.
Petit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie).
Souquière.
Ulrici.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
André (Louis).
D'Argenlieu (Philippe-Thierry).
Aubé (Robert).
Augarde.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha (Abdelkader)
Benbabyles (Cherif).
Bernard (Georges).
Berlaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bolifraud.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Bouquerel.
Bousch.
Brizard.
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Capelle.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Chevalier (Robert).
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Coty (René).
Coupigny.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Debû-Bridel (Jacques).
Mme Delabie.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Delthil.
Depreux (René).
Deutschmann.
Dia (Mamadou).
Djamah (Ali).
Doussot (Jean).
Driant.
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durand-Réville.
Mme Eboué.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat (Marhoun).
Fléchet.
Fleury (Jean), Seine.
Fleury (Pierre), Loire-Inférieure.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fourrier (Gaston), Niger.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gander (Lucien).
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
De Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
De Gouyon (Jean).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Guiter (Jean).
Hamon (Léo).
Hebert.
Héline.
Hoeffel.
Houcke.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Jaouen (Yves).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
De Lachomette.
Laffargue (Georges).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
De La Gontrie.
Landry.
Lassagne.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Liotard.
Litaise.
Lodéon.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Manent
Marcilhacy.
Marcou.
Maroger (Jean).
Jacques Masteau.
Mathieu.
De Maupeou.
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
Meillon.
De Menditte.
Menu.
Molle (Marcel).
Monichon.
De Montalembert.
De Montullé (Laillet).
Morel (Charles).
Muscatelli.
Novat.
Olivier (Jules).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François).
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Pinsard.
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
De Pontbriand.
Pouget (Jules).
Rabouin.
Radius.
De Raincourt.
Randria.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Rochereau.
Rogier.

Romani.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Saller.
Sarrien.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Sid-Cara (Cherif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Cherif).
Teisseire.
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Tharradin.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline).
Tinaud (Jean-Louis).
Torrès (Henry).
Tucci.
Vandaele.
Varlot.
Vauthier.
Mme Vialle (Jane).
De Villoutreys.
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
Ba (Oumar).
De Bardonnèche.
Barré (Henri), Seine.
Bène (Jean).
Biaka Boda.
Boulangé.
Bozzi.
Brettes.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Canivez.
Carcassonne.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chochoy.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Diop (Ousmane Socé).
Doucouré (Amadou).
Durieux.
Ferrant.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
De Fraissinette.
Geoffroy (Jean).
Grégory.
Gustave.
Haïdara (Mahamane).
Hauriou.
Lafforgue (Louis).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Malécot.
Malonga (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Méric.
Minvielle.
Moutet (Marius).
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Paget (Alfred).
Patient.
Pauly.
Péridier.
Pic.
Pujol.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Siaut.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Taillades (Edgard).
Vanrullen.
Verdéille.

Excusés ou absents par congé :

MM. Lassalle-Séré, Milh, Tamzali (Abdennour).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Marcelle Devaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 249
Majorité absolue..... 125

Pour l'adoption..... 18
Contre 231

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.